

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA SOCIÉTÉ
DES
TRANSPORTS EN COMMUN
DE LA RÉGION PARISIENNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le lundi 5 novembre 1928, à 2 heures

PAR

Maurice VIOLLE

Avocat à la Cour d'Appel

Ancien élève Diplômé de l'École des Sciences Politiques

Président : M. BERTHÉLEMY, professeur

Suffragants : { MM. MESTRE, professeur
OUALID, professeur

PARIS

JOUBE & C^{ie}, ÉDITEURS

45, RUE RACINE, 45

1928

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552832_0029

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA SOCIÉTÉ
DES
TRANSPORTS EN COMMUN
DE LA RÉGION PARISIENNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le lundi 5 novembre 1928, à 2 heures

PAR

Maurice VIOLLE

Avocat à la Cour d'Appel

Ancien élève Diplômé de l'École des Sciences Politiques

Président : M. BERTHÉLEMY, professeur

Suffragants : { MM. MESTRE, professeur
QUALID, professeur

PARIS

JOUVÉ & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1928

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



A M. LE PRÉFET DE LA SEINE,

A NOS ÉDILES,

A M. MARIAGE,

Président du Conseil d'Administration de la S. T. C. R. P.

AVANT-PROPOS

La Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, qui n'est qu'une société de moyenne importance, puisque son capital social n'est que de 60 millions, gère, sous la surveillance et aux risques et périls du département de la Seine, l'une des entreprises les plus puissantes du monde.

Quelques chiffres nous donneront une idée de son activité : elle groupe un personnel de 30.000 agents environ. Elle transporte annuellement plus d'un milliard de voyageurs. Son chiffre de recettes dépasse 550 millions par an. Elle a effectué au cours de ces dernières années pour 500 millions environ de travaux de 1^{er} établissement.

Dans cette étude nous nous sommes proposés :

1° de dire deux mots de l'apparition des transports en commun à Paris, d'exposer brièvement l'état de choses existant avant les nouvelles conventions de 1921 afin de montrer la nécessité de celles-ci, d'indiquer quelle est actuellement la situation de la S. T. C. R. P. vis-à-vis du Département de la Seine ;

2° d'entrer dans le dédale des contrats et textes administratifs qui régissent actuellement l'activité de la S. T. C. R. P., d'analyser les textes fondamentaux ;

3° de jeter un coup d'œil sur les différents services et sur l'organisation intérieure de cette société ;

4° d'examiner les résultats obtenus à ce jour.

En étudiant le nouveau régime de 1921, en en faisant apparaître les premiers résultats obtenus, nous avons pensé

intéresser à la fois le public parisien et nos édiles qui ont pour mission d'assurer aux usagers les meilleurs moyens de transport tout en veillant à l'économie des deniers publics.

En nous arrêtant assez longuement sur les textes réglementaires, nous avons espéré faciliter la tâche tant du personnel administratif de la S. R. T. C. R. P. que des services de contrôle de la Préfecture de la Seine qui doivent en faire journellement l'application.

LA SOCIÉTÉ
DES
TRANSPORTS EN COMMUN
DE LA RÉGION PARISIENNE

HISTORIQUE

APPARITION DES CARROSSES A 5 SOLS

L'on rencontre aujourd'hui dans les villes, trois modes de transports : la voiture privée, la voiture de louage, la voiture de transport en commun.

Jusqu'au xvii^e siècle, l'on ne connut que le premier mode de transport.

Au début du siècle, par lettres patentes du 22 octobre 1617, le Roi accorda le monopole (on disait alors le privilège) de « transports à volonté » par « chaises à porteur », à des entreprises privées. C'est ainsi qu'apparut dans la capitale la première voiture de louage, ancêtre des fiacres et des taxis modernes.

Moins de 50 ans plus tard apparurent à leur tour les premiers « transports publics à itinéraire fixe ».

Nous allons faire un bref historique de ce mode de transport public qui constitua, dès son apparition, l'une des constantes préoccupations des représentants de notre grande cité et qui a pris de nos jours une extension telle que l'on a pu dire qu'il était la condition du développement des villes modernes.

C'est sous l'impulsion de Blaise Pascal qu'une Société se forma et obtint, par lettres patentes enregistrées le 27 février 1662, le monopole de l'exploitation à travers Paris de 5 lignes d'omnibus. Ainsi naquirent les premiers « carrosses à 5 sols ».

Les 5 premières lignes furent : Luxembourg, porte Saint-Antoine, place du Palais-Royal, église Saint-Roch, rue Montmartre, Luxembourg, tour de Paris (départ et terminus rue neuve Saint-Paul), rue du Poitou, Luxembourg.

Cette entreprise fut, dès son origine, viciée d'une tare originelle qui fit qu'elle ne fut pas viable. En effet, l'édit ne fut enregistré par le Parlement que sous réserve que « les soldats, pages, laquais, et autres gens de livrée, même les manœuvres et gens de bras ne pourraient entrer esdits carrosses ». Une telle réserve obligea la Société à interdire l'accès de ces voitures essentiellement démocratiques à la masse qui eût pu faire son succès. Aussi après un beau succès de curiosité au début, cette entreprise périlcita en quelques années et son privilège fut racheté en 1694 pour être détruit par les propriétaires du carrosse de place.

On peut évaluer à un siècle et demi, le temps pendant lequel les Parisiens n'eurent à leur disposition que leur propre voiture et les voitures de louage.

De 1828 à 1855.

En janvier 1828, l'Administration, après avoir une première fois refusé d'accorder un monopole de transports en commun, sous prétexte de gêne à la circulation, se décida à autoriser « l'entreprise des omnibus » à établir 18 lignes. Cette fois, tout le monde put utiliser ces véhicules à charge de payer sa place, soit 0 fr. 25. Aussi l'entreprise prospéra rapidement.

Son succès encouragea la formation de Sociétés rivales et de 1828 à 1855, on voit se multiplier les entreprises concur-

rentes : « Dame Blanche, Tricycles, Citadines, Orléanaises, Diligentes, Ecossaises, Béarnaises, Carolines, Batignollaises, Parisiennes, Hirondelles, Joséphines, Excellentes, Sylphides, Constantines, Dames-Françaises, Algériennes, Dames-Réunies, Gazelles ». En 1853, afin d'éviter des concurrences ruineuses, les Compagnies existantes s'entendirent dans l'intérêt public comme dans le leur propre, pour fusionner et ne plus former qu'une seule et même Compagnie qui reçut d'abord le nom d' « entreprise générale des omnibus ».

Cette nouvelle Société se constitua sous la forme d'une Société anonyme au capital de 12 millions de francs comprenant 24.000 actions ; le décret impérial du 22 février 1855 qui autorisa la fusion modifia la raison sociale et cette Société prit le nom d'illustre mémoire de « C. G. O. ».

L'année suivante, par décret du 15 septembre 1856, elle se substitua à M. Loubat concessionnaire du premier tramway.

De 1855 à 1910.

Ce fut le 18 février 1854 que M. Loubat avait été autorisé à établir le premier tramway parisien dit « Chemin de fer américain » entre la place de la Concorde et le Rond-Point de Boulogne.

Au mois de mars de la même année, les lignes ferrées du chemin de fer de ceinture et de la gare Saint-Lazare à Auteuil, furent livrées à l'exploitation.

L'Exposition universelle de 1867 occasionna la mise en exploitation du service des « Bateaux omnibus » et des « hirondelles parisiennes » qui remplacèrent avantageusement le bateau à roues du Pont-Royal à Saint-Cloud.

Et les perfectionnements se succédèrent d'année en année : en 1874, la Compagnie des chemins de fer parisiens inaugure le tramway Etoile-Courbevoie ; en 1885, ce sont les bateaux-express ; en 1889, sur la ligne « Exposition Troca-

déro », ce sont les automotrices à vapeur système Rowan ; en 1892, sur la ligne Louvre-Saint Cloud-Sèvres-Ver-sailles, c'est la traction à air comprimé système Mékarski ; en 1897, sur la ligne « Cimetière Saint-Ouen-Porte Clignan-court-Bastille », circulent de nouvelles automotrices à vapeur, système Serpolet ; en 1898, de nouveaux essais sont pour-suivis : sur la ligne « St-Cloud-Louvre », on revient en la modernisant, à l'automotrice à air comprimé ; sur la ligne « Cours de Vincennes-Louvre », on met en service des auto-motrices électriques à accumulateurs à charge rapide ; sur la ligne « Bastille-Porte Rapp », ce sont les automotrices à vapeur système Purrey.

La succession et la multiplicité de ces divers systèmes de traction, critiquables à première vue, s'expliquent si l'on se reporte aux possibilités de l'époque. Le premier essai de l'au-tomotrice Rowan en 1889, ne permet pas de généraliser ce système dans Paris, et comme la C. G. O. n'est pas autorisée à employer le fil aérien dans Paris, elle ne put, vu l'expi-ration prochaine des concessions (1905 pour la concession Loubat, et 1910 pour les autres), envisager la traction élec-trique par caniveau souterrain dont on commence à parler et qu'une autre Compagnie parisienne essaiera en 1898 (Cha-renton-Bastille). La C. G. O. ainsi obligée de renoncer à la traction électrique décide l'emploi de l'air comprimé, mais ce système présente des difficultés et les dépenses étant élevées, la Compagnie essaie le système Serpolet.

En 1898 elle essaie d'une part, les accumulateurs élec-triques qui étaient encore très vantés à cette époque, et d'autre part le système à vapeur Purrey. Ces systèmes de traction, tous en eux-mêmes critiquables, en n'ont pas moins rendu de grands services au public parisien.

Le 19 juillet 1900, le métro outre sa 1^{re} ligne Vincennes-Maillot. — Le 3 avril 1905 c'est le nord-sud.

Ces lignes de tramways furent concédées tantôt directement à un particulier ou à une compagnie d'une durée souvent

éphémère, tantôt rétrocédées par le Département de la Seine, tantôt par la Ville de Paris.

Réorganisation de 1910

A cette date on compte les compagnies suivantes : Compagnie générale des omnibus (1^{er} nov. 1856), Compagnie des tramways de Paris et du Département de la Seine (3 sept. 1874,) Compagnie générale parisienne de tramways (15 sept. 1877), Compagnie des chemins de fer Nogentais (18 nov. 1885), Compagnie des traways à vapeur de Paris à St-Germain (16 mai 1890), Société de Funiculaire de Belleville (25 août 1891), Compagnie des chemins de fer sur route de Paris à Saint-Germain (15 avril 1893), Compagnie des chemins de fer de l'est parisien (19 mars 1894), Société des chemins de fer du Bois de Boulogne (20 janv. 1900), métro (19 juillet 1900), Compagnie électrique des tramways de la rive gauche (26 août 1900), Compagnie des tramways électriques nord-parisien (9 juillet 1900), Compagnie de l'ouest parisien (13 juillet 1900), Compagnie des tramways électriques de Vanves à Paris et extension (14 juillet 1900), Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris dit « nord-ouest parisien » (11 nov. 1901), nord-sud (3 avril 1905). Suresnes Garches (17 fév. 1910) (concedée à M. Chapuy).

La réorganisation des tramways de Paris et du département de la Seine donna lieu à de longues discussions qui durèrent 7 années, de 1903 à 1910 et qui, engagées d'abord devant une Commission spéciale du Ministère des Travaux publics, se poursuivirent ensuite pendant plusieurs sessions du conseil municipal et du conseil général. Après des pourparlers laborieux, la C.G.O. obtint la concession du réseau municipal de tramways qui était accordé à la ville de Paris. Les pouvoirs publics avaient reconnu la nécessité de réunir les deux exploitations dans les mêmes mains : les tramways devant, d'après les prévisions, donner un bénéfice d'exploita-

tion suffisant pour rénumérer les dépenses de premier établissement tout en laissant un bénéfice complémentaire permettant la rémunération des dépenses de premier établissement afférentes aux autobus.

Un cahier des charges unique régissait désormais toutes les lignes du réseau municipal. cahier des charges d'ailleurs étendu avec quelques modifications de détail aux Compagnies départementales de tramways. Ce réseau, le plus important, comprenait alors 34 lignes et s'étendait sur 274.403 kilomètres.

Rachat et affermage de 1921

La situation financière de ces réseaux paraissait alors favorable et l'on escomptait pour les années suivantes des bénéfices. La guerre survint inopinément et bouleversa les conditions économiques d'exploitation : tandis que les prix de toutes choses augmentaient (le charbon passe de 1914 à 1920 de 14 fr. 875 la tonne à 262 fr. soit une augmentation de 1.661 % ; l'énergie haute tension de 0 fr.067 à 0 fr. 458, soit 598 % ; les salaires de 0 fr. 35 au kilomètre-voiture à 1 fr. 32), les tarifs restaient les mêmes ce qui, vu la dévalorisation du franc, correspondait à un abaissement de tarifs. Dès le 1^{er} août 1914 à 5 heures du soir le trafic des O.A. fut brusquement arrêté dans Paris par la requisition militaire. Il reprit, mais avec quelques rares voitures seulement en 1916.

Les compagnies se retournent vers le Préfet de la Seine et sollicitent, pour faire face à une charge imprévue qui pèse sur l'exploitation, une augmentation de tarifs.

L'Administration préfectorale pouvait certes refuser toute augmentation de tarifs et exiger l'application pure et simple des contrats. Mais alors c'était la faillite de tous les concessionnaires, la résiliation de tous les contrats et la dépossession de concessionnaires honnêtes et malheureux, victimes de la

guerre venue bouleverser les conditions économiques des contrats : Les compagnies évincées, se retranchant derrière l'arrêt célèbre du Gaz de Bordeaux (Conseil d'Etat, 30 mars 1916), n'auraient alors pas manqué de s'adresser au conseil de préfecture, juge de leurs contrats, qui leur eût vraisemblablement donné gain de cause.

Une transaction s'imposait donc.

Le 22 janvier 1919, devant le déficit considérable que révèlent les derniers mois de l'exploitation de 1918, une « convention provisoire » est signée entre les Compagnies, la ville de Paris et le département de la Seine (avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1918) ayant pour objet de régler les conditions d'exploitation pendant la durée de la guerre et l'année qui devait suivre la cessation des hostilités ou jusqu'au moment où interviendrait le rachat des concessions. Cette convention qui expira le 31 décembre 1920 autorisait, à partir du 8 février 1919, un faible relèvement des tarifs ; elle contenait les dispositions financières suivantes : les insuffisances d'exploitation et, s'il y avait lieu, les excédents des comptes annuels de gestion sont inscrits à un compte spécial d'attente, dit « Compte spécial de guerre », ainsi que les sommes nécessaires pour servir aux actions de capital non amorti un intérêt de 4 %. — Les parties s'engagent à soumettre dans le plus bref délai à l'Administration supérieure des avenants aux contrats de concession ayant pour objet deréorganiser, dès le 1^{er} janvier 1921, les transports en commun de la région parisienne et de fixer les compensations propres à couvrir le déficit des comptes ci-dessus.

Si le « compte spécial de guerre » présente un déficit à la fin de l'accord provisoire, ce déficit sera couvert par des compensations à fixer par une convention ultérieure ou remboursé par la ville, sauf récupération par elle de la moitié de certaines concessions. Si, au contraire, le « compte spécial de guerre » se solde en excédent, cet excédent sera partagé entre la ville et la compagnie.

Dès lors, aucun bénéfice ne pouvant être envisagé pendant une longue durée par les concessionnaires, c'était la « régie désintéressée » ; c'est-à-dire un régime où le concessionnaire n'avait rien à gagner, rien à perdre et aucun intérêt à bien ou mal gérer l'affaire du département.

On croyait alors à une amélioration du régime économique. Après une seconde augmentation des tarifs le 1^{er} avril 1920, on se rendit compte que cette nouvelle augmentation était encore insuffisante et qu'il fallait rechercher par un régime définitif à partir du 1^{er} janvier 1921 une nouvelle formule.

Seul, le rachat permettait d'envisager, par la réduction des frais généraux et l'unification des procédés et méthodes d'exploitation, la possibilité d'une réorganisation rapide du réseau.

Les assemblées départementales et municipales ayant repoussé la régie directe, forme d'exploitation purement administrative et non industrielle, on rechercha une formule de régie intéressée propre à établir une communauté d'intérêts entre le département propriétaire et la société fermière.

Le 20 septembre 1920, le département de la Seine, après s'être substitué à la ville de Paris comme concessionnaire du réseau municipal (une grosse partie du réseau de tramway et tout le réseau des omnibus automobiles), et après avoir racheté aux différentes compagnies rétrocessionnaires les réseaux municipal, départemental nord, départemental sud, départemental des chemins de fer Nogentais, de la rive gauche, confiait, sous sa surveillance, l'exploitation de l'ensemble de ces services d'utilité publique à un régisseur, M. Mariage, qui devait devenir le créateur et l'animateur de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne.

En effet, conformément aux dispositions de la convention d'affermage, le régisseur devait, dans les 6 mois qui suivraient le rachat des réseaux, se substituer une société anonyme.

Ainsi naquit la Société des T. C. R. P. (c'est ainsi que

nous la désignerons désormais, ou même plus simplement sous l'appellation des T. C. R. P.).

Depuis lors, l'exploitation de la S. T. C. R. P. s'est étendue successivement aux Bateaux parisiens, au Chemin de fer de Paris à Arpajon, au Chemin de fer de Boulogne et à son prolongement « Suresnes-Garches », au Chemin de fer de Grande Banlieue, à l'Ouest-Parisien, au Funiculaire de Belleville. Son activité s'exerce donc sur tous les transports en commun en surface de la Région parisienne à l'exclusion des transports en commun souterrains (métro, nord-sud).

CHAPITRE PREMIER

SECTION I

LES STATUTS

La société a pris la dénomination de « Société des Transports en Commun de la Région Parisienne ».

Sa durée a été fixée à 99 années. Elle peut être prorogée ou réduite.

Son but est d'effectuer toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières et immobilières se rattachant à l'exploitation de services de transport en commun.

Le capital social a été fixé à la somme de 60 millions de francs, divisé en 120.000 actions de 500 francs chacune. Toutes les actions ont été souscrites en espèces ; il n'y a aucune action d'apport en nature.

Le capital social peut être augmenté ou diminué en vertu de délibérations de l'assemblée générale des actionnaires.

En cas d'augmentation, le département de la Seine peut exercer éventuellement un droit de priorité dans la souscription des nouvelles actions.

Les actions sont nominatives ou au porteur.

Les statuts précisent les conditions dans lesquelles les souscripteurs ou leurs ayants droit sont tenus du paiement du montant des actions souscrites ainsi que des intérêts des sommes dues en cas de non paiement aux dates indiquées par le conseil d'administration.

En cas de non paiement dans le mois, les actions peuvent être vendues après diverses formalités soit à la Bourse de

Paris par ministère d'agent de change si les actions sont inscrites à la cote, soit aux enchères par ministère de notaire dans le cas contraire. La vente a lieu aux frais, risques et périls de l'actionnaire défaillant.

Des récépissés provisoires sont délivrés jusqu'à libération totale des actions. Il peut être remis même de simples quittances de sommes versées.

Les actions nominatives sont représentées jusqu'à la libération par des certificats d'inscription nominative.

La société est administrée par un conseil d'administration composé de 9 membres au moins et de 18 au plus. Ces membres sont pris parmi les actionnaires et nommés par l'assemblée générale. Les administrateurs doivent être français. Ils sont nommés pour 6 ans avec renouvellement par tiers tous les deux ans et toujours rééligibles.

En cas de remplacement d'administrateur, la nomination en est provisoire jusqu'à approbation par l'assemblée générale. L'administrateur qui succède à un autre ne peut rester en fonction que le temps qui reste à courir entre sa nomination et la date d'expiration du mandat de son prédécesseur.

Chaque administrateur doit être possesseur d'au moins 50 actions affectées à la garantie de toutes les actions de la gestion. Ces actions sont nominatives et inaliénables pendant la durée des fonctions.

L'administrateur sortant ne peut en disposer qu'après la réunion de l'assemblée générale qui a approuvé les comptes de l'exercice au cours duquel l'administrateur a cessé ses fonctions.

Les administrateurs reçoivent des jetons de présence dont le montant est fixé par l'assemblée générale des actionnaires et en outre une part de bénéfices.

La répartition en est faite entre ses membres par le conseil.

Ces deux avantages sont indépendants des rémunérations

que le conseil peut attribuer à ses membres à qui il est confié des délégations spéciales ou des fonctions.

Toutes ces rémunérations sont portées dans les dépenses propres à la société.

Le conseil se réunit aussi souvent qu'il le juge convenable au siège de la société. Ses délibérations sont valables à la condition que soient présents sept de ses membres si le conseil est composé de 9 à 12 membres et 9 de ceux-ci si le conseil se compose de 13 membres au moins.

Les décisions sont prises à la majorité des présents. La voix du président est prépondérante. Le vote par procuration est interdit.

Les délibérations sont constatées sur un registre spécial.

Le procès-verbal de chaque séance est signé par le président, deux administrateurs présents à la séance et le secrétaire qui peut ne pas être membre du conseil.

Le conseil nomme chaque année un président et de un à trois vice-présidents.

Le conseil représente la société activement et passivement.

Il a, pour la gestion, les pouvoirs les plus étendus.

Il convoque les assemblées ordinaires et extra-ordinaires et propose le dividende à répartir. Il peut distribuer un acompte sur le dividende de l'année en cours.

Le conseil peut déléguer ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres. Mais avant de prendre leurs fonctions, ceux-ci devront être agréés par le Préfet de la Seine.

L'assemblée générale des actionnaires réunit ceux-ci dans le premier semestre de chaque année. Cette assemblée est présidée par le président du conseil d'administration.

Elle délibère sur l'ordre du jour arrêté par le conseil d'administration. Elle nomme les commissaires et fixe leurs émoluments. Les commissaires sont rééligibles. Ils peuvent convoquer l'assemblée générale en cas d'urgence.

Pour être membre de l'assemblée il faut posséder 10 actions

ou en représenter ce nombre. Chaque membre a ainsi autant de voix qu'il représente de fois 10 actions. Pour assister à l'assemblée, les actions doivent être déposées au moins 5 jours à l'avance soit au siège de la société soit dans toute caisse désignée par le conseil d'administration.

L'assemblée générale extraordinaire peut modifier les statuts mais seulement sur l'initiative du conseil d'administration et sous réserve de l'agrément du département de la Seine.

Les délibérations des assemblées générales sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau.

L'année sociale commence le 1^{er} janvier et prend fin le 31 décembre.

Les comptes sont arrêtés par le conseil d'administration

Les bénéfices sont ainsi répartis :

300.000 fr. jusqu'à concurrence de 3 millions à la dotation spéciale,

5 % au fonds de réserve légale.

La somme nécessaire pour allouer 6 % net d'impôts aux actionnaires.

Sur le restant disponible, l'assemblée peut décider tout prélèvement pour constituer toutes réserves.

Sur le surplus, 15 % sont alloués au conseil et le solde, sauf le report, à nouveau réparti entre les actions.

En cas de dissolution, et après règlement du passif et des charges, le produit net de la liquidation est employé à amortir les actions de capital.

Les contestations des actionnaires contre la société doivent être soumises à l'assemblée générale.

SECTION II

SITUATION DE LA SOCIÉTÉ DES T. C. R. P. VIS-A-VIS DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE

Examinons maintenant qu'elle est la situation de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne vis-à-vis du Département de la Seine.

Cette situation va nous être indiquée par la convention dite « d'affermage du réseau » dont il va être question dans l'un des chapitres suivants.

La convention est intitulée « convention pour l'exploitation en régie intéressée par affermage d'un réseau départemental de transports en commun de la région parisienne ». Il s'agit donc en l'espèce de l'exploitation d'un service public par une personne morale administrative. Mais celle-ci n'a pas voulu assurer la direction de cette exploitation par ses propres moyens. Elle l'a confiée à un régisseur. La Société des T. C. R. P. est donc le régisseur du Département de la Seine. Mais alors la question se pose de savoir ce qu'est un régisseur. Le dictionnaire Larousse le définit ainsi « qui dirige à charge d'en rendre compte ».

Or, un tel régisseur est un mandataire puisqu'il doit rendre compte de sa gestion.

C'est bien ainsi que dans le présent cas il faut l'entendre puisque la convention d'affermage a prévu à l'article 20 un « compte général de gestion ».

Les obligations de chacune des parties sont réglées d'une façon générale par les articles 1984 et suivants du Code civil (titre treizième) et d'une façon plus détaillée par la convention du 20 septembre 1920.

La T. C. R. P. est donc, pour l'exploitation du réseau le premier employé du département, de la Seine.

Bien que le capital de la société serve au fonds de roule-

ment nécessaire à la constitution des approvisionnements et à la bonne marche du service, on ne saurait prétendre que la S. T. C. R. P. est l'associée du département de la Seine.

En effet, l'association se traduit par un partage, soit des bénéfices, soit des pertes de l'exploitation. Ce cas n'est pas prévu par la convention qui lie les deux parties et les bénéfices ne sont encaissés que par le département de la Seine comme les pertes sont, dans leur intégralité, supportées par lui.

Le rôle de la S. T. C. R. P. est uniquement un rôle de direction pour lequel elle reçoit une rémunération.

La situation de la société était ainsi définie dans ses grandes lignes, examinons maintenant les textes législatifs et réglementaires qui ont pu permettre au Département de la Seine l'exploitation en régie intéressée par affermage de son réseau de transport en commun.

CHAPITRE II

LA LOI DU 31 JUILLET 1913

Cette loi est la charte des voies ferrées d'intérêt local. Elle fixe les conditions dans lesquelles seront établis les projets de construction de la voie ferrée, et quelles formalités administratives devront être accomplies en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique des travaux à exécuter pour la mise en œuvre du service envisagé.

La loi détermine dans ses grandes lignes le régime financier de l'entreprise future, ainsi que la base de la subvention qui pourrait être allouée par l'Etat au cas où la participation de celui-ci serait demandée. Il y est également prévu toutes les conditions générales que doivent remplir les concessions de voies ferrées d'intérêt local.

Cependant la loi n'a pas tout dit en cette matière complexe et le législateur a laissé au pouvoir exécutif le soin de réglementer par décret ce qui n'avait été qu'ébauché.

Nous allons maintenant étudier en détail les dispositions de cette loi et nous exposerons à leur place les prescriptions des décrets qui ne font pas l'objet d'un examen spécial.

Le titre premier traite de la déclaration d'utilité publique et de l'approbation des projets. Les formalités à accomplir sont les suivantes :

Lorsque la construction d'une voie ferrée a été décidée sur le territoire de plusieurs communes d'un même département, les services de la préfecture ouvrent une instruction et établissent un avant-projet qui sert de base de discussion au cours

de la session du conseil général qui doit en avoir à délibérer. La loi est muette en ce qui concerne les dispositions administratives à prendre pour l'ouverture de l'instruction et les pièces à fournir et qui doivent être réunies pour constituer le dossier de l'avant-projet. Le soin d'en fixer la consistance a été laissé au Gouvernement. L'élaboration du décret nécessaire a été fort longue, l'avis du Conseil d'Etat ayant été sollicité sur cette question. Ce décret n'a été signé que le 17 décembre 1917. Il prescrit en son chapitre 1^{er} que le préfet prend les mesures pour constituer l'avant-projet.

Celui-ci comprend les pièces suivantes :

1° un extrait de la carte de la région au 1/8.0000° ;

2° un plan général du tracé au 1/10000° ;

3° un profil en long au 1/5000° pour les longueurs et au 1/1000° pour les hauteurs en indiquant au moyen de cotes de couleurs différentes les déclivités du terrain et celles de la voie ferrée ;

4° des profils en travers à l'échelle de 1/50° en indiquant les dimensions de la plateforme de la voie avec le gabarit du matériel coté de dehors en dehors de toute saillie. Ces profils font connaître les dispositions applicables lorsque la plateforme est accessible aux voitures et lorsque elle ne l'est pas ;

5° des profils en travers particuliers aux parties des traverses dans lesquelles les largeurs réglementaires ne pourraient être maintenues ;

6° un mémoire descriptif fournissant divers renseignements :

nature du transport, mode d'exploitation projeté, minimum du rayon des courbes, maximum des déclivités de la ligne, mode de traction, maximum de largeur du matériel roulant, toutes saillies latérales comprises, maximum de la longueur des trains, maximum de vitesse des trains, nombre minimum des trains mis chaque jour à la disposition du public,

tarifs maxima et enfin dérogations aux dispositions du cahier des charges-type ;

7° une notice justifiant l'utilité de l'entreprise. Cette notice comprend le détail estimatif complet des dépenses à engager pour l'exécution de la ligne l'indication raisonnée du chiffre probable des recettes, ainsi que l'évaluation détaillée des frais annuels d'exploitation.

L'avant-projet étant ainsi constitué est présenté aux délibérations du conseil général, conformément aux termes de l'article 2 de la loi. Celui-ci détermine les conditions de la construction et de l'exploitation de la ligne, et le tarif maximum qui peut être perçu pour chaque transport envisagé. Suivant le trafic probable de l'exploitation et les dépenses à prévoir pour assurer ce trafic, le conseil fixe les moyens pour assurer l'équilibre financier de l'entreprise, et le montant du concours qui pourrait être demandé à l'Etat.

Lorsque le dossier ouvert pour l'instruction contient la délibération prise par le conseil général, il est alors complété par le rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département et celui du chef de service du contrôle départemental. Le préfet transmet ensuite le dossier au ministre des Travaux publics en lui faisant connaître son avis personnel sur la question.

A la réception du dossier, le ministre des Travaux publics consulte le conseil général des Ponts et Chaussées, le ministre de l'Intérieur sur l'opportunité de la mise à l'enquête de la ligne projetée et enfin le ministre des Finances si l'octroi d'une subvention par l'Etat a été demandé.

Si l'accord se réalise entre les différents ministères, le ministre des Travaux publics notifie au préfet les conditions dans lesquelles l'enquête peut être continuée, et il autorise cette mise à l'enquête.

Si l'accord n'a pu se faire, la mise à l'enquête ne peut être ordonnée que par un décret pris en la forme des règlements

d'administration publique, c'est-à-dire après avis du Conseil d'Etat.

Un délai de six mois est accordé au ministre des Travaux publics pour accomplir ces diverses formalités.

Après réception de l'autorisation de mise à l'enquête, le conseil général fixe les modalités nécessaires à la construction et l'exploitation de la ligne, en se conformant aux clauses d'un cahier des « charges-type » approuvé par le Conseil d'Etat. Le cahier des charges de l'entreprise se différencie du cahier des charges-type par les modifications nécessitées par les circonstances locales.

L'enquête prescrite par le conseil général s'effectue dans les formes et conformément aux dispositions du titre II du décret du 17 décembre 1917, lesquelles sont les suivantes :

Le préfet prend un arrêté dans lequel il fixe le jour et les lieux où l'enquête sera ouverte ; cet arrêté nomme également les membres de la commission d'enquête. Il est affiché dans toutes les communes de chacun des cantons que la voie ferrée projetée doit traverser.

La commission se compose de sept à neuf membres pris parmi les principaux propriétaires fonciers, négociants, armateurs et chefs d'établissements industriels. Les personnes désignées ne doivent pas faire partie de l'assemblée qui délibère sur l'établissement de la ligne. La commission siège à la préfecture si la ligne traverse plusieurs arrondissements du département ; à la sous-préfecture, si la voie ferrée ne traverse qu'un arrondissement, et à la mairie, si elle ne traverse qu'une commune. La commission désigne son président et son secrétaire.

Le dossier soumis à l'enquête est ainsi constitué :

1° les pièces déjà énumérées lors de la constitution de l'avant-projet ; ces pièces ont été mises en harmonie avec les décisions prises par le préfet pour tenir compte des conditions autorisant la mise à l'enquête ;

2° un plan au 1/200^e de chacune des traverses de la voie

ferrée nécessitant une modification de l'assiette de la voie publique ou de son utilisation par les voitures ordinaires. Ce plan est dressé dans la forme des plans d'alignement ;

3° un mémoire descriptif comportant les renseignements déjà fournis au mémoire joint à l'avant-projet et mis à jour, s'il y a lieu, et en outre les suivants : dispositions pour maintenir l'accès des chemins et des maisons riveraines ; distance minima séparant la zone du chemin de fer des façades des maisons riveraines en rase campagne et l'arrête extérieure de l'accotement des voies publiques ; indications relatives aux lignes de transport et de distribution d'énergie électrique et à leur support ; le dossier peut être complété par les plans des emplacements des stations et garages au 1/1000^e, ainsi que les plans de traverses dont la production n'est pas obligatoire.

Le dossier d'enquête et les registres destinés à recevoir les observations restent pendant un mois à la mairie du chef-lieu de canton que la ligne traversera. Une expédition des plans des stations, haltes ou garages reste déposée pendant un mois à la mairie de la commune du lieu des stations, haltes ou garages. Il en est de même du plan de traverse de toute commune traversée.

A l'expiration du délai d'un mois, la commission d'enquête se réunit sur convocation du préfet. Elle examine les déclarations consignées sur les registres, entend les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, l'agent-voyer en chef s'il y a lieu, le chef du service du contrôle départemental et le demandeur en concession s'il y en a un. Dans ce dernier cas, c'est le futur concessionnaire qui établit l'avant-projet. La commission recueille tous renseignements utiles et donne son avis sur l'utilité de l'entreprise, et les questions posées par l'administration ou soulevées au cours de l'enquête. Il est dressé procès-verbal de ces dernières opérations dont l'ensemble ne doit pas dépasser 15 jours. Après clôture du procès verbal, le président de la commis-

sion le transmet au préfet avec les registres et autres pièces.

Les chambres de commerce, les chambres consultatives des Arts et Manufactures des villes traversées ou intéressées par la voie ferrée sont appelées à délibérer sur l'utilité de l'entreprise. Le procès-verbal des délibérations doit être remis au préfet dans les 15 jours. Les conseils municipaux des communes traversées par la voie ferrée sont appelés à émettre leur avis.

Lorsque toutes ces formalités sont remplies, le préfet joint au dossier l'avis des ingénieurs, celui du chef du service du contrôle départemental et son avis particulier. Il le complète par le projet de cahier des charges et les traités à conclure pour assurer la construction et l'exploitation de la voie ferrée.

Le conseil général arrête l'avant-projet ainsi que les dispositions à prendre et dont il a été question ci-dessus.

Le dossier complet est adressé au ministre des Travaux publics par le préfet pour être soumis à l'examen du conseil général des Ponts et Chaussées et du Conseil d'Etat.

L'utilité publique des travaux est déclarée et l'exécution en est autorisée par une loi, s'il est fait appel au concours de l'Etat. Dans tous les autres cas, un décret délibéré en Conseil d'Etat sur le rapport du ministre des Travaux publics et après avis du ministre de l'Intérieur, est suffisant.

Lorsque la déclaration d'utilité publique est prononcée, le préfet prend l'avis du chef d'un service du contrôle départemental et soumet le projet d'ensemble au conseil général qui statue définitivement.

Lorsque l'emplacement des stations et des parties de voie établies sur le sol des voies publiques dans les traverses des lieux habités n'a pas été indiqué sur les plans soumis à l'enquête, il fait l'objet d'une enquête nouvelle dans les conditions exposées ci-dessus. Le conseil général ne statue définitivement qu'après l'exécution de ces formalités. Les travaux

complémentaires font également l'objet d'enquête. Les projets de détails sont approuvés par le préfet, sur l'avis du chef du service du contrôle départemental. Le conseil général est toujours appelé à statuer.

Si la ligne s'étend sur plusieurs départements, les conseils généraux intéressés provoquent une entente par l'entremise de leur président, et après en avoir averti leur préfet respectif.

Des conférences ont lieu, dans lesquelles chaque conseil général est représenté par sa commission départementale ou une commission spéciale. Les préfets peuvent assister à ces conférences. Les décisions qui y sont prises doivent être ratifiées, avant toute exécution, par les conseils généraux.

Il peut se faire aussi que le conseil général d'un département veuille seul les charges d'une section de ligne sur le territoire d'un département voisin, alors que celui-ci refuse toute participation. Dans ce cas, le conseil général demandeur fait connaître son intention dans une délibération spéciale. Celle-ci est transmise par le préfet à son collègue du département voisin. Il y est joint :

1° une note indiquant la direction générale de la ligne et les localités desservies, le genre de service qui y sera effectué et le mode de traction ;

2° une carte au 1/80000°.

Le conseil général du second département doit faire connaître s'il s'oppose à la construction. Si le conseil ne prend aucune décision au cours de la session ordinaire qui suit la transmission du préfet, de la délibération du conseil général du département voisin, il est considéré comme ne s'opposant aux travaux projetés. Toutefois cette communication doit avoir lieu un mois au moins avant la date du commencement de la session.

Si le conseil s'oppose, la mise à l'enquête, peut être autorisée par décret rendu en Conseil d'Etat.

La loi envisage également le cas où une ligne ferrée serait

établie par une commune sur son territoire. Il est procédé dans les formes et conditions exposées ci-dessus, mais le conseil général du département doit faire connaître son avis en ce qui concerne son droit d'en poursuivre lui-même l'exécution.

L'avis de la commission départementale sur le projet communal est joint au dossier transmis au ministre des Travaux publics avant la mise à l'enquête.

Les mêmes formalités sont à remplir lors que la construction de la ligne est poursuivie par un syndicat de commune.

Les attributions exercées par le conseil général le sont par le conseil municipal ou le comité suivant le cas, et celles du préfet sont dévolues au maire ou au président du syndicat.

Lorsqu'une commune veut poursuivre seule l'exécution d'une ligne sur le territoire de communes voisines du même département ou de départements voisins, il est nécessaire de joindre au dossier les délibérations des conseils municipaux et généraux intéressés. Aussi un temps considérable s'écoule avant la mise au point du dossier à envoyer au ministre des Travaux publics pour obtenir l'autorisation de mise à l'enquête.

Là, également, si la ligne fait l'objet d'une demande en concession, c'est le concessionnaire qui établit l'avant-projet.

Le titre II de la loi traite du régime financier. Les articles 13, 14, 15 qui forment le début de ce titre, ont été modifiés par la loi du 13 août 1920. Nous allons donc exposer les modalités de cette seconde partie, telles qu'elles se présentent après les adjonctions et modifications visées ci-dessus.

Afin d'éclairer les dispositions très générales de la loi, et en fixer les textes d'une manière positive sur les formalités à accomplir, il sera largement puisé dans le décret du 27 novembre 1917, qui détermine les justifications à fournir pour établir les recettes et les dépenses annuelles ainsi que les conditions dans lesquelles les subventions seront payées

et fixées et les parts de bénéfices recouvrées par les ayants droit.

L'Etat peut allouer annuellement aux départements et aux communes des subventions pour établir des voies ferrées ou prolonger des réseaux existants. Le maximum de ces subventions est fixé par la loi de finances chaque année. L'Etat verse ses subventions soit en capital, soit en annuités. C'est la loi déclarant l'utilité publique des travaux qui détermine le mode adopté et le montant maximum de la subvention. Les mêmes avantages peuvent être accordés pour l'électrification de réseaux locaux.

La subvention allouée par l'Etat est calculée d'après les charges réelles correspondant aux dépenses de premier établissement et de travaux complémentaires pendant les dix premières années de l'exploitation, le tout dans les limites d'un maximum fixé par la loi déclarative d'utilité publique.

La subvention de l'Etat peut être allouée en capital ; mais pour obtenir un premier versement, il est nécessaire de justifier d'une dépense au moins double de ce versement, dépense faite en achat de terrains, travaux, approvisionnements, ou dépôt de cautionnement. L'évaluation des concours fournis sous une forme autre que de l'argent est arrêtée provisoirement par l'ingénieur en chef du département, jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement.

La subvention de l'Etat peut être allouée également en annuités. Celles-ci courent dès que commencent les charges ou les dépenses du département ou de la commune. La durée pendant laquelle elles sont allouées ne peut dépasser ni cinquante années, ni celle de l'amortissement de l'emprunt effectué pour l'établissement des lignes, ni enfin celle de la concession.

Les subventions fournies en capital peuvent être converties en annuités et inversement. Il est alors tenu compte du taux d'intérêts moyen des emprunts départementaux dans l'année précédant celle au cours de laquelle la déclaration d'utilité

publique a été obtenue, et de l'amortissement calculé sur la durée de la concession dans le premier cas, et de celle des annuités dans le second cas.

Mais ces subventions de l'Etat, des départements ou des communes, ne sont pas un don bénévol. Ces personnes morales administratives se réservent, dans les actes de concessions, et tant que la ligne sera en exploitation, le droit de percevoir une part des bénéfices. Celui-ci est déterminé par la différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation dans lesquelles on fait entrer l'intérêt et l'amortissement du capital engagé par le concessionnaire dans l'entreprise.

L'acte de concession détermine la part de l'excédent attribué au concessionnaire ; le reste est partagé entre l'Etat, les départements ou les communes au prorata du montant de leurs subventions.

Lorsque le concours de l'Etat n'est pas au moins égal au quart du capital engagé dans les travaux de premier établissement, la loi peut spécifier que l'Etat n'aura pas droit à aucune participation dans l'excédent des recettes sur les dépenses, tel qu'il a été défini ci-dessus.

Le capital d'établissement est déterminé soit d'après les dépenses réelles, soit d'après une série de prix annexée à l'acte de concession. Il comprend les dépenses faites dans un but d'utilité pour la construction et la mise au point en exploitation des lignes ainsi que celles effectuées pendant les deux années suivant celle où chaque ligne aura été mise en exploitation complète. Entrent également dans l'évaluation du capital, les frais de constitution de la société exploitante et le montant des émissions d'obligations s'il y a lieu, ainsi que le montant des travaux complémentaires pendant les dix premières années d'exploitation. On y ajoute encore une prime d'économie, s'il en est allouée une.

Le maximum du capital est divisé en deux parties correspondant respectivement d'une part aux dépenses nécessitées par les travaux de premier établissement et de parachève-

ment pendant les deux premières années suivant la mise en exploitation et d'autre part aux travaux complémentaires.

Si la première partie des dépenses, telles qu'elles sont définies ci-dessus n'absorbe pas le maximum fixé, la différence en est reportée d'office sur les travaux complémentaires et ajoutée au maximum qui leur a été fixé.

Les comptes détaillés des dépenses sont adressés par le concessionnaire ou l'administration exploitante avant le 30 avril de chaque année, soit au maire ou au président du syndicat, si la concession est accordée par une commune ou un syndicat, soit au préfet si la concession est départementale ou d'Etat. Dans le premier cas, les comptes sont soumis au préfet par le maire ou le président du syndicat.

Les comptes des dépenses de premier établissement, telles qu'elles sont exposées ci-dessus, sont clos respectivement le 31 décembre de la troisième année qui suit la mise en exploitation du réseau, et le 31 décembre de la onzième année.

Les dépenses réservées peuvent être ajoutées à celles déjà arrêtées et ce, dans des délais plus éloignés, quand l'accord ou la décision qu'elles ont nécessité est intervenu.

Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées pour partie à la dépense des voies ferrées par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau et l'entretien des chemins classés.

Les dépenses annuelles d'exploitation sont calculées soit d'après leur montant réel et justifié dans les limites d'un maximum avec prime d'économie, soit d'après une formule tenant compte à la fois des recettes, du nombre des trains et de l'importance des transports assurés.

Le compte détaillé en est remis au préfet avant le 30 avril de chaque année dans les mêmes conditions que pour les travaux de premier établissement.

Ce compte comprend : le montant brut des produits de toute nature, les éléments nécessaires pour déterminer le

montant des dépenses d'exploitation à porter en compte en vertu du contrat de concession, l'intérêt et l'amortissement des capitaux dépensés par l'exploitant et admis en compte en vertu du contrat de concession, la situation du fonds de réserve, la situation du compte d'attente s'il y a lieu, enfin, les éléments nécessaires pour effectuer le partage des excédents de recettes entre les parties intéressées, s'il y a lieu.

Si les comptes ne sont pas présentés dans les délais ci-dessus indiqués une mise en demeure est adressée à l'exploitant. Un mois après la date d'envoi de celle-ci, les comptes sont arrêtés d'office par le préfet sur la proposition du service du contrôle départemental et notifiés à l'exploitant.

Afin de permettre une vérification facile des comptes des divers réseaux de tous les départements, le Ministre des Travaux publics a fixé les modèles conformément auxquels les comptes et leurs développements par article doivent être présentés, la forme dans laquelle ils doivent être présentés, ainsi que les renseignements statistiques ; il a déterminé les justifications à fournir à l'appui des comptes.

Ceux-ci sont soumis à l'examen d'une commission instituée par le ministre. La composition en est la suivante :

Le préfet, le secrétaire général ou un conseiller de préfecture, président. Un membre du conseil général, du comité du syndicat, ou du conseil municipal désigné par ses collègues, le chef du service du contrôle départemental ou son délégué, un ingénieur des Ponts et Chaussées ou des mines désigné par le ministre, un fonctionnaire de l'administration des finances, désigné par son ministre.

La commission désigne son secrétaire. Pris hors du conseil, il n'a que voix consultative. En cas de partage, la voix du président est prépondérante. Le ministre des Travaux publics désigne le rapporteur de la commission. Le membre désigné établit un rapport sur lequel la commission statue.

Lorsque le rapporteur se propose d'apporter des rectifications aux comptes qui lui ont été présentés, il communique

ces rectifications au représentant de l'exploitant ou du constructeur qui a établi le compte. Celui-ci fait connaître dans le délai de 15 jours, ses observations par écrit et sa demande, s'il le désire, à être entendu par la commission. Celle-ci peut d'ailleurs l'inviter d'office à lui fournir des explications orales. Ce n'est qu'après avoir eu connaissance des observations demandées, que le rapporteur soumet son rapport et les rectifications qu'il propose, à la commission locale.

Les conclusions de cette commission sont portées à la connaissance des intéressés. Ils ont alors un délai de 2 mois pour présenter au ministre des Travaux publics et par lettre, leurs observations. Une copie de cette lettre est adressée, suivant le cas, au préfet, au maire, ou au président du syndicat.

Une commission spéciale est instituée dans chaque département au cas où le réseau s'étend sur le territoire de plusieurs d'entre eux, sauf dans le cas où les départements voisins ou communes voisines ont refusé de prendre à leur charge les dépenses de premier établissement nécessitées par la construction du réseau.

Les commissions prévues ci-dessus peuvent se réunir et délibérer en commun. La présidence appartient au préfet du département sur le territoire duquel se trouve la plus grande partie du réseau.

Un concessionnaire peut exploiter des lignes ou des réseaux complètement indépendants les uns des autres et même situés dans des départements non limitrophes. Dans ce cas, le ministre des Travaux publics peut instituer une commission spéciale pour la vérification et la ventilation des comptes qui seraient communs à l'ensemble des réseaux. Cette commission est, autant que faire se peut, composée de membres des commissions locales.

L'exploitant est tenu de présenter, soit à son siège social, soit au siège local du service de l'exploitation, tous registres, pièces et documents que la commission estime nécessaires pour lui permettre la vérification des comptes. La commis-

sion peut se transporter, soit au siège du réseau, soit dans les gares, stations et bureaux ou y déléguer un de ses membres. La commission adresse son rapport au Ministre des Travaux publics. Elle y joint les comptes et les pièces justificatives. Le ministre des Travaux publics les transmet en communication à son collègue des Finances. Il est ensuite procédé à l'examen de ces documents.

S'il résulte de cet examen l'accord entre les divers intéressés, le ministre arrête définitivement le capital du premier établissement. Il est procédé de même pour arrêter annuellement le montant de la subvention des collectivités intéressées et répartir s'il y a lieu, la part revenant à chacun sur l'excédent des recettes de l'exploitation.

Si l'examen fait ressortir un désaccord, les comptes et les pièces justificatives sont remis à la commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer.

Le renvoi du dossier peut être motivé par des modifications proposées par l'autorité supérieure, lesquelles n'ont pas fait l'objet d'examen contradictoire au cours de l'instruction locale. Ces modifications sont alors portées à la connaissance des intéressés qui ont un délai de deux mois pour adresser leurs observations au ministre. A l'expiration du délai, le dossier est transmis à nouveau à la commission. Celle-ci est, dans tous les cas, saisie des comptes des réseaux exploités en régie et subventionnés par l'Etat. Son examen n'a lieu qu'à près celui de la commission locale.

La commission supérieure a les mêmes pouvoirs en matière de vérification que la commission locale. Elle adresse son rapport au ministre des Travaux publics. Ce rapport est établi par un inspecteur des Finances. Le ministre prend l'avis de son collègue des Finances et statue ensuite, sauf recours du Conseil d'Etat.

La notification de la décision ministérielle, accompagnée de l'avis de la commission fait courir les délais d'un recours.

Des avances sur les subventions dues par l'Etat sont man-

datées avant le 15 février pour l'exploitation de l'année précédente. Des avances aux concessionnaires sur les sommes dues par les collectivités, sont de même mandatées avant la fin février. Ces avances sont égales aux quatre cinquièmes de la somme nette à verser résultant du dernier arrêté des comptes. Jusqu'à ce qu'un premier règlement de comptes soit intervenu, les avancés sont fixées aux $\frac{4}{5}$ de l'évaluation faite par le service du contrôle départemental avant le 31 décembre de l'année précédente. Si ces comptes ont été produits avant le 30 avril et si avant le 1^{er} janvier suivant aucun règlement n'est intervenu, la portion non contestée du reliquat est mandatée dans les délais exposés ci-dessus.

Si un versement doit être effectué par l'exploitant à l'autorité concédante, puis à l'Etat par celle-ci, ce versement est fait avant le 15 mai, puis avant le 31 mai suivant la distinction ci-dessus ; faute de quoi la dette porte de plein droit intérêt à 4 %. Il en est de même pour tous versements à faire de part et d'autre en vertu du règlement de comptes. L'intérêt court à partir du 30^e jour qui suit la notification de l'arrêté.

Mais s'il y a insuffisance de l'exploitation, celles-ci, pendant une période déterminée peuvent être portées à un compte d'attente. Ce compte porte intérêt à 4 %. Il est généralement couvert par les premiers excédents de recettes, Le partage des bénéfices n'a lieu qu'ensuite entre les intéressés.

Une entreprise de voies ferrées d'intérêt local peut ne recevoir des subventions que d'un département, d'une commune ou d'un syndicat. Le calcul de ces subventions nécessite la vérification totale ou partielle des comptes de 1^{er} établissement ou d'exploitation, il est procédé, suivant le cas, à la fixation du capital d'établissement, à la production, à l'examen et au règlement des comptes. Les formalités engendrées par ces processus sont celles qui ont été explicitement indiquées dans les pages précédentes, mais le préfet remplit les

attributions réservées au ministre des Travaux publics. Le ministre des Finances n'est pas consulté. Ce n'est qu'au cas où l'une des parties conteste l'arrêté de compte du préfet que le ministre est saisi de ses observations dans le délai de 2 mois à dater de la notification par le préfet de l'arrêté. Dans ce cas, toute la procédure faite sous le contrôle direct du ministre s'effectue et ce n'est que lorsqu'il est en possession du rapport de la Commission de vérification des comptes qu'il statue.

L'Inspection générale des Finances a, dans ses attributions, la vérification de la comptabilité de toutes les entreprises subventionnées de voies ferrées d'intérêt local. Ses droits sont les mêmes que ceux qui sont dévolus aux commissions locales de contrôle.

Lorsqu'il y a, dans un même département, plusieurs lignes qui reçoivent des subventions, la part de l'Etat est déterminée de la façon suivante pour chacune d'elles :

Il est tenu compte du total des subventions données dans le département et la valeur du centime départemental par kilomètre carré.

Pour une commune, la valeur de ce centime, est le centième du rapport entre le nombre exprimant le principal de l'impôt en francs et celui de la surface en kilomètres carrés.

Pour un syndicat de communes non subventionné par le département c'est le centième du rapport entre le total de l'impôt de chaque commune et la surface totale des communes membres du syndicat.

Il est fait alors application des dispositions du tableau visé à l'article 14 de la loi. Cette application a lieu au moment de la déclaration d'utilité publique.

Lorsque le syndicat de communes comprend des communes dépendant de plusieurs départements la loi fixe la part de subvention revenant à chacune d'elles.

Lorsqu'à, au contraire, le prolongement du réseau sur les territoires voisins de celui de l'autorité concédante est fait

aux risques et périls de celle-ci, la subvention concernant le prolongement est versée au département de l'Autorité concédante.

Lorsque la subvention est donnée en annuités, celle-ci part de la date à laquelle le concours des collectivités a été fourni en argent ou en nature. Lorsque les annuités de l'Etat correspondent à des dépenses couvertes par emprunt, elles sont calculées au taux réel des emprunts. Le 1^{er} janvier est le point de départ de tous les calculs d'annuités. Ceux-ci sont établis pour un nombre entier d'années. Le montant des subventions à allouer en annuités ne comprend que les intérêts simples dans la période qui s'écoule entre la date de l'ouverture du droit et le 1^{er} janvier suivant.

Le titre III de la loi traite des concessions. Ceci nous amène à exposer brièvement ce qu'on appelle une concession en matière de transport et en quoi elle consiste.

La concession est un privilège donné à une personne d'exploiter dans des conditions déterminées un service de transport de personnes ou de marchandises et animaux avec l'autorisation d'implanter dans le sol des voies publiques, des rails de courant et de roulement. La concession consiste dans l'occupation pendant un temps déterminé d'une portion de la voie publique ou qui deviendra publique par suite d'expropriation. La concession est établie par un acte bi-latéral et commutatif. L'autorité administrative qui donne le privilège est appelée autorité concédante. Le bénéficiaire des stipulations est le concessionnaire.

D'une façon générale, c'est le concessionnaire futur qui sollicite de l'administration l'autorisation de construire une voie ferrée et d'en tirer parti durant un temps donné, généralement 30 années, pendant lequel, à l'aide des bénéfices qu'il escompte, il amortira son capital et jouira des revenus. Or, ce genre d'industrie particulier ne peut être laissé entre les mains de tout le monde, car, en effet, le concessionnaire jouit d'un monopole, c'est-à-dire d'une exclusivité qui fait

que, pour aller d'un point à un autre, les particuliers ne peuvent s'adresser qu'à lui. Maître absolu de son service, il ferait passer les usagers sous ses fourches caudines.

Etant donné qu'il s'agissait ici d'une question d'intérêt général et dont l'utilité publique ne paraissait pas contestable puisque, jusqu'à ces dernières années, seule la voie ferrée était capable d'assurer des transports pratiques et rapides, l'administration s'est posée en défenseur des intérêts des usagers. Pour conférer le privilège, elle a posé un certain nombre de conditions. Ces conditions sont insérées les unes dans l'acte même de concession, les autres dans un document y annexé que l'on a, avec justes raisons, appelé un cahier des charges. Nous reviendrons ultérieurement sur cette pièce capitale. La loi elle-même a imposé les sujétions suivantes :

Si l'autorité concédante ne traite pas avec une Société déjà existante, mais avec un particulier, celui-ci est tenu de se substituer une société anonyme dans les six mois qui suivent la promulgation de la loi ou la signature du décret réglementaire approuvant l'acte de concession.

Le subrogé demeure solidaire avec la Société des engagements qu'il a pris pendant une durée de dix années. Le conseil d'administration de la Société doit être en majorité composé de français ou de naturalisés français.

Le demandeur en concession est tenu de verser un cautionnement qui est la garantie des engagements qu'il contracte. La valeur de ce cautionnement est fixée par le Cahier des charges. Elle ne peut être inférieure au vingtième de la dépense de premier établissement jusqu'à concurrence d'une dépense de cinq millions, ni au quarantième de la dépense supplémentaire. Ce cautionnement doit être versé avant la déclaration d'utilité publique. Il peut être remboursé en partie, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. De plus, la concession ne peut être accordée si le concessionnaire n'a pas engagé dans l'entreprise une somme au moins égale au cinquième du capital engagé dans les travaux de premier éta-

blissement. Il est tenu compte pour la détermination du montant du cinquième des capitaux déjà dépensés pour la construction de voies ferrées que les nouvelles dispositions prises prolongeraient ou raccorderaient ou grouperaient dans une même exploitation départementale. Cet engagement de dépenses doit être constant, c'est-à dire qu'à tout moment, au cours de la construction, les dépenses du concessionnaire doivent s'élever au cinquième de la dépense totale. L'autorité concédante peut s'engager à fournir, soit l'intérêt des engagements du concessionnaire, soit à lui en rembourser le montant pendant toute la durée de la concession au moyen d'annuités. En cas de déchéance, le paiement obligatoire des annuités cesse pour la partie représentant le minimum de dépenses. Aucun remboursement n'est dû pour la partie supplémentaire non encore amortie. Le capital social de la Société exploitante doit obligatoirement être souscrit en argent. Cette Société peut émettre des obligations mais seulement en vertu d'une autorisation du ministre des Travaux publics et après avis du ministre des Finances. L'émission d'obligations ne peut avoir lieu qu'après emploi de la moitié au moins du capital social en achats du terrain, cautionnements, travaux divers, etc., nécessaires à l'exploitation. Le montant de la dette obligatoire ne peut être supérieur au montant du capital actions. Il est évident que l'autorisation d'émettre des obligations ne saurait être donnée si cette émission devait en partie couvrir la dépense du cinquième des frais de premier établissement. Cependant, s'il s'agit d'une société existante et concessionnaire de voies ferrées, le ministre peut autoriser l'émission d'obligations avant que la moitié du capital prévu ait été engagée et même pour couvrir le cinquième si les revenus que la société tire de son exploitation antérieure sont suffisants pour que, ajoutés aux charges qu'ils supportent, ils puissent faire face à celles de la nouvelle dette obligatoire. L'acte de concession institue généralement un fonds de réserve pour effectuer les grosses réparations, le renouvelle-

ment des voies et du matériel. Il en règle la quotité, la constitution, l'emploi et enfin, l'attribution en fin de concession.

La loi fait également une obligation d'insérer, soit dans la convention, soit dans le cahier des charges, des dispositions fixant les conditions de travail du personnel. Les concessions se bornent généralement à envisager la mise en vigueur d'un statut du personnel dans lequel un chapitre porte toutes les stipulations concernant les retraites. Les clauses de ce statut sont discutées entre les représentants du concessionnaire et ceux du personnel, sous la présidence d'un représentant de l'Autorité concédante.

Nous avons dit précédemment qu'à tout acte de concession était joint un cahier des charges. Ce cahier des charges détermine les droits et obligations du concessionnaire tant pendant la durée de la concession qu'à l'expiration de celle-ci. Il fixe notamment les conditions de tous les transports ainsi que les tarifs qui peuvent être perçus. Enfin, il précise les cas dans lesquels la déchéance pourra être encourue par le concessionnaire. C'est le ministre des Travaux Publics qui la prononce, mais sa décision est susceptible de recours contentieux devant le Conseil d'Etat.

Le décret du 1^{er} octobre 1926 a modifié l'article 31 de la loi. Il a prescrit que les tarifs seraient homologués par le préfet lorsqu'ils seront dans les limites du cahier des charges, mais si l'exploitation s'étend sur plusieurs départements, et s'il s'agit de tarifs communs à plusieurs lignes, l'homologation est donnée par chaque préfet après une instruction concertée des services du contrôle. Le ministre n'homologue les tarifs qu'en cas de désaccord. Les tarifs des frais accessoires sont fixés dans les mêmes conditions et après avis de l'assemblée délibérante intéressée.

Sous l'autorité du ministre des Travaux publics, le préfet surveille et contrôle l'exploitation, la construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées et leurs dépendances.

Les frais nécessités par ces contrôles et surveillance sont à la charge des concessionnaires.

Les modifications au contrat de concession sont approuvées par décret en Conseil d'Etat sur le rapport du ministre des Travaux Publics. Il en est de même de toute cession.

A l'expiration de la concession, le département ou la commune est substitué aux droits du concessionnaire. Celui-ci lui remet les voies ferrées en bon état d'entretien. Le cahier des charges détermine ce qu'il advient des objets mobiliers et immobiliers servant à l'exploitation. Pendant les cinq années qui précèdent la fin de la concession, l'autorité concédante peut prescrire l'exécution de travaux et l'achat de matériel jugé par elle nécessaires. Ces dépenses sont soldées au moyen du fonds de réserve prévu pour les grosses réparations. Si le concessionnaire ne se conforme pas aux demandes de l'administration, le fonds de réserve est mis sous sequestre et l'autorité concédante fait exécuter les travaux urgents.

L'acte de concession ou le cahier des charges réserve toujours au profit du conseil général ou du conseil municipal les droits suivants : autorisation à d'autres entreprises de voies ferrées de s'embrancher ou se raccorder et faire circuler leurs voitures, sur les lignes concédées, création de nouveaux services concédés, rachat de la concession, suppression ou modification du tracé.

Le rachat est effectué après délibération du conseil municipal ou général. Il doit être approuvé par décret en Conseil d'Etat. Toutefois, une loi est nécessaire si le rachat entraîne une augmentation de la subvention du Trésor. En cas de rachat d'office, de suppression ou de modification du tracé, il est dû au concessionnaire une indemnité. Le mode de détermination de celle-ci peut être fixé à l'avance, mais s'il n'en a pas été ainsi, l'indemnité est liquidée par une commission spéciale instituée par décret. Cette commission se compose de neuf membres : trois sont désignés par le ministre des Travaux Publics, trois par le concessionnaire et trois par

l'unanimité des 6 membres déjà désignés. La nomination de ces trois derniers membres doit être faite dans le mois qui suit la notification de la nomination des six premiers membres. En cas de désaccord, le choix est fait par le premier président et les présidents réunis de la cours d'appel dans le ressort de laquelle se trouve l'autorité concédante.

Les voies ferrées peuvent être exploitées directement par les départements et les communes. Dans ce cas, l'exploitation est soumise au même régime que les voies ferrées concédées.

Lorsqu'une voie ferrée est distraite du domaine public départemental ou communal, par une loi qui la classe dans le domaine public de l'Etat, celui-ci est substitué à l'égard de l'exploitant aux droits et obligations de l'autorité concédante.

Le tableau des droits perçus par les communes pour permis de stationnement et location d'emplacements sur la voie publique est joint à la loi ou au décret déclarant l'utilité publique. La concession ne peut supporter d'autres droits. Toute modification ultérieure ne peut lui être applicable.

Lorsque les voies ferrées établies sur les quais des ports n'ont pas le caractère d'embranchements particuliers, elles sont soumises au point de vue concession et régime financier aux mêmes règles que les lignes d'intérêt général ou local dont elles sont les annexes. Le rachat de ces lignes peut être indépendant de celui du réseau dont elles dépendent. La loi a prévu la prise de plusieurs règlements d'administration publique. Nous avons déjà exposé ceux qu'il était indispensable de connaître pour expliciter davantage les termes plus ou moins obscurs de la loi. Les autres, qui sont plus particuliers, seront étudiés ultérieurement.

Nous allons examiner, maintenant, le décret du 26 juin 1915, pris en exécution de l'article 47 de la loi. Ce décret porte règlement d'administration publique sur les voies ferrées d'intérêt local exploitées directement ou affermées

par les départements, les communes ou les syndicats de communes.

SECTION II

DÉCRET DU 26 JUIN 1915 RÉGIE ET AFFERMAGE DES RÉSEAUX

La Régie directe.

La délibération du conseil général qui décide que le département exploitera lui même son réseau n'est exécutoire qu'après autorisation par décret en Conseil d'Etat, à moins qu'elle ne soit la conséquence de l'acte déclarant l'utilité publique du réseau ou approuvant le rachat s'il s'agit d'une exploitation existante.

Le réseau est doté de la personnalité civile et soumis au même contrôle que s'il était exploité par un concessionnaire. Ici, c'est une administration spéciale qui prend l'affaire en mains. Elle doit se soumettre à un cahier des charges. Cette administration fait, en somme, ce que ferait un concessionnaire au point de vue exploitation : travaux, acquisition de matériel et outillage, avis sur les projets de lignes nouvelles à adjoindre au réseau. Elle peut construire les lignes dont elle aura l'exploitation.

Tout comme une société anonyme, le réseau est géré par un conseil d'administration et il a à sa tête un directeur. Les membres du conseil et le directeur sont nommés par le préfet et soumis à l'agrément du ministre des Travaux publics. Les mêmes formalités sont nécessaires pour les relever de leur emploi. Indépendamment du directeur qui est de droit membre du conseil, celui-ci est composé de quatre autres personnes. En dehors du directeur, les quatre membres sont nommés pour quatre ans avec renouvellement par moitié tous les deux ans. Les membres sortants peuvent être nommés à nouveau, comme ceux des conseils d'admi-

nistration qui sont rééligibles. Aucun membre du conseil, pas plus du reste que le directeur, ne peut être entrepreneur ou fournisseur du réseau, ni être nanti d'un mandat électif de représentant du peuple dans le département.

Le conseil élit son président qui ne peut être le directeur. La voix du président est prépondérante en cas de partage. Les membres du conseil touchent, pour chaque séance à laquelle ils assistent, des jetons de présence dont la quotité est fixée par le conseil général. Ils ne diffèrent pas, en cela encore, des membres des conseils d'administration de sociétés commerciales. Comme ces derniers, ils se réunissent au moins une fois par mois, sur convocation du président. Ici, une différence : le préfet peut provoquer la réunion du conseil.

Au sein du conseil, le directeur propose et le conseil statue après délibération. Entrant dans la compétence et les attributions du conseil : l'organisation générale des services, les règles relatives au recrutement, à l'avancement, à la discipline et aux conditions de travail du personnel, les dispositions concernant les cadres du personnel, les traitements et allocations diverses, les retraites, qui doivent être soumises à l'administration préfectorale. Le conseil nomme les agents du réseau ainsi que les chefs de service. Il décide l'exécution des travaux de grosses réparations, approuve les traités et marchés, les décomptes d'entreprises dont le montant est supérieur à 10.000 francs. Il soumet au préfet ses propositions d'exécution de travaux complémentaires et d'augmentation de dotation en matériel roulant et outillage. Ces dernières propositions sont présentées pour approbation aux délibérations du conseil général. Enfin, le conseil d'administration donne au directeur, et pour tout ce qui concerne l'exploitation, son autorisation d'intenter et soutenir toutes actions judiciaires ainsi que d'accepter toutes transactions. Il arrête les horaires et les tarifs à soumettre à l'administration, établit la liste des bénéficiaires de cartes de circula-

tion, vote le budget et délibère sur les comptes. Lors de la passation de marchés, c'est le conseil qui décide s'il sera procédé par adjudication publique, ou à l'amiable avec ou sans appel à la concurrence, si les travaux seront exécutés en régie et les achats effectués sur simple facture.

En somme, ce conseil a les mêmes attributions, au point de vue exploitation qu'aurait le conseil d'administration d'une entreprise privée. La différence provient de ce que toutes ses délibérations doivent être communiquées au préfet. Elles ne sont pas exécutoires d'office. En dehors de celles pour lesquelles l'approbation de l'administration est exigée par les lois et règlements, les autres ne deviennent définitives que lorsque le préfet a fait connaître qu'il ne s'y opposait pas. Cette opposition doit être notifiée au conseil dans les 8 jours qui suivent la communication de la délibération, car passé ce délai, l'exécution est devenue valable. Si un désaccord existe entre le préfet et le conseil d'administration du réseau, l'affaire est portée devant le ministre des Travaux publics qui statue. Le conseil général est saisi par l'administration préfectorale des règlements élaborés par le conseil d'administration du réseau concernant le personnel gradé, les traitements et allocations diverses et enfin, le régime des retraites. Il délibère sur chacune de ces questions. Il en est de même quant aux propositions de tarifs. Aucune enquête réglementaire ne peut être faite à ce point de vue sans son avis s'il siège, ou sans celui de sa commission départementale dans l'intervalle des sessions.

Le préfet statue sur les règlements visés ci-dessus ainsi que sur la mise à l'enquête, et ce, à la condition préalable qu'il y ait accord entre les trois parties. Si cet accord ne peut exister, soit entre le conseil général et le conseil d'administration, soit entre ce dernier et le préfet qui n'approuve pas ses propositions, l'affaire est portée devant le ministre des Travaux publics qui prend une décision. Seul, le régime des

retraites reste soumis aux lois spéciales qui traitent de cette matière.

Le directeur est, en tout état de cause, le vrai gestionnaire du réseau dont il assure l'entretien et la bonne marche à l'aide de tout le personnel placé sous ses ordres. Il représente le réseau en justice. Toutefois, il rend compte périodiquement au conseil d'administration du fonctionnement de ses services. Il prend toutes décisions qui ne sont pas expressément réservées au conseil. Il approuve les décomptes d'entretien dont le montant est inférieur à 10.000 francs. Aussi, sa présence doit elle être constante. Néanmoins, il a fallu prévoir l'absence, même momentanée, du directeur. Son remplaçant est un fonctionnaire du réseau. Cet agent est désigné par le préfet sur la proposition du conseil d'administration.

Maintenant que nous connaissons les attributions de la direction supérieure dans le fonctionnement du réseau, examinons les moyens financiers qui vont être le nerf de cette exploitation qui ne dispose d'aucun capital social.

Le grand dispensateur des fonds va être le conseil général. Comme cette exploitation ne dispose pas d'argent autre que celui qui entre dans ses caisses par le prélèvement de taxes sur les usagers, le solde du compte profits et pertes va se trouver incorporé au budget départemental. Les fonds nécessaires aux travaux de 1^{er} établissement et à l'augmentation du matériel et de l'outillage vont être mis par le conseil général à la disposition du préfet sous la forme d'un vote de crédits lesquels seront inscrits au budget du département. Si l'exécution des travaux ou l'achat de matériel est confié à la direction du réseau, celle-ci agit comme régisseur du département. Les fonds de roulement sont mis, de la même manière, à la disposition du réseau.

C'est donc le budget départemental, et par suite les contribuables, qui fournissent les fonds nécessaires à la bonne marche de l'affaire. Si le réseau est prospère, cette avance

de fonds est récupérée chaque année par l'inscription en recettes au budget de l'excédent des recettes sur les dépenses, si au contraire, le réseau est déficitaire, le solde est inscrit en dépenses au budget et les centimes additionnels sont augmentés pour parer aux insuffisances. Aussi, afin de permettre au conseil de se rendre compte de la façon dont le réseau est géré, le préfet fournit chaque année à l'appui du chiffre inscrit au budget un état des prévisions de recettes et dépenses du réseau et un exemplaire du dernier compte administratif (celui-ci sera exposé ultérieurement). Il joint un rapport exposant la situation et dans lequel il fait ressortir les causes d'accroissement ou de diminution du trafic constatées ou à prévoir.

Pour permettre au préfet d'établir le budget départemental en y incorporant le solde créditeur ou débiteur des opérations du réseau, le directeur met sur pied pour celui-ci, un budget prévisionnel lequel est voté par le conseil d'administration, et approuvé par le préfet. Ce budget prévisionnel est modifié dans les mêmes formes. L'approbation du préfet n'est donnée qu'après l'inscription au budget départemental du solde du compte de gestion. Examinons, maintenant, le budget du réseau. Etabli sous forme de balances, il présente, d'une part les recettes, et d'autre part les dépenses.

Les recettes sont fournies par les postes suivants : les produits de l'exploitation, de la publicité et l'intérêt des fonds placés, les produits du domaine et de la vente des objets mobiliers, les recettes accidentelles et les fonds de concours versés pour l'exploitation, les prélèvements au fonds de réserve pour grosses réparations et enfin, s'il y a lieu, la somme figurant au budget départemental pour couvrir l'insuffisance des recettes ci-dessus.

Les dépenses du réseau se décomposent ainsi : frais d'exploitation et d'entretien des matériels et bâtiments, dépenses diverses, frais et dépenses pour grosses réparations, renouvellement de la voie et du matériel, versement du fonds de

réserve et enfin, s'il y a lieu, versement au département de l'excédent des recettes précédemment exposées sur les dépenses ci-dessus. Les fonds mis à la disposition du réseau par le département sont versés dans la caisse de celui-là sur production d'une délibération du conseil d'administration, délibération approuvée par le préfet sur le rapport du service du contrôle constatant le fait et certifiant l'état des besoins.

Nous avons vu plus haut, dans les dépenses, l'existence d'un fonds de réserve. Celui-ci est destiné à pourvoir aux dépenses résultant de grosses réparations, de renouvellement de la voie et du matériel, dépenses qui ne sauraient incomber entièrement à un seul exercice du budget. La constitution de ce fonds de réserve est prévue dans l'acte autorisant l'exploitation directe, cet acte règle la façon dont la réserve sera constituée. D'une façon générale, elle s'effectue au moyen d'un prélèvement sur les bénéfices du réseau.

Il ne peut être prélevé quoi que ce soit sur ce fonds de réserve sans une délibération du conseil d'administration approuvée par le préfet et après avis du service du contrôle. Le préfet rend compte de ce prélèvement soit au conseil général, soit à la commission départementale.

Le fonds de réserve ne figure pas au budget du réseau. Le montant en est déposé au Trésor à un compte courant publics par le ministre des Finances. Les retraits ont lieu sur demande du Caissier du réseau, demande signée par le directeur et le préfet.

La période d'exécution du budget du réseau prend fin le 15 janvier. A cette date, il existe toujours des dépenses non soldées et des recettes non encaissées qui concernent l'exercice qui vient de prendre fin. Ces recettes et dépenses sont ajoutées aux prévisions de l'exercice en cours, dans les formes prévues pour la préparation du budget. Elles sont inscrites dans les articles spéciaux. Les crédits non utilisés

pour travaux de grosses réparations, achat de matériel, etc... peuvent être également reportés.

Le directeur assure le contrôle des recettes ; il engage les dépenses prévues par le conseil d'administration et il les limite et en ordonnance le montant dans la limite des crédits budgétaires. Il assure également la tenue comptable de toutes ces opérations. Il est assisté dans cette besogne par un agent qui a le titre de caissier. Cet agent est nommé par le préfet sur la proposition du conseil d'administration. Ses attributions sont les suivantes : il centralise les recettes et les dépenses, opère les recouvrements des sommes dues au réseau et acquitte les dépenses assignées sur sa caisse. Sa gestion fait l'objet d'un examen de la Cour des Comptes dont il est justiciable. Etant donné qu'il manipule des fonds publics, il est tenu de déposer un cautionnement dont le montant est fixé par l'arrêté interministériel Travaux publics, Finances et Intérieur qui détermine les détails de l'organisation administrative et financière du réseau.

Les recettes sont encaissées par les agents désignés par le directeur. Ce personnel peut, soit verser son encaissement directement au caissier soit par l'intermédiaire d'un agent centralisateur. Ces agents, ainsi que ceux qui centralisent les recettes peuvent payer les dépenses ordonnancées par le Directeur et visées par le caissier.

Le conseil d'administration fixe la quotité des versements et les conditions de prélèvements sur les caisses des sommes nécessaires aux détaxes, transactions, menues dépenses et frais urgens. La régularisation de ces dépenses est faite ultérieurement. Le conseil d'administration fixe le montant du cautionnement déposé par les agents centralisateurs. Il peut également en exiger des autres agents.

Le caissier verse ses fonds disponibles au Trésor où il lui est ouvert un compte courant. Les retraits s'effectuent sur une demande du caissier portant le visa du directeur du réseau.

Les agents qui manipulent les fonds du réseau sont responsables du recouvrement des droits dont la perception leur est confiée ainsi que du paiement des dépenses qu'ils effectuent. En cas de paiement de dépenses sur le visa du caissier, la responsabilité de l'agent est limitée au paiement et à la validité de la quittance. Le caissier du réseau est responsable des recettes et dépenses rattachées à sa gestion. Cette gestion, ainsi que celle des agents comptables, est assujettie aux vérifications de l'Inspection générale des Finances.

Le caissier du réseau établit un compte de gestion. Ce compte est rendu dans les mêmes formes et les mêmes délais que le compte de gestion départemental du trésorier payeur général.

Le directeur du réseau présente au conseil d'administration le compte administratif de l'exploitation. Ce compte est arrêté par le préfet. Ce dernier le communique au conseil général après l'avoir complété par un tableau dans lequel ressortent les résultats financiers de la construction et de la gestion. Il est tenu compte, dans ce tableau, des charges de premier établissement, des subventions et des fonds de concours versés au département pour l'installation et l'exploitation des lignes du réseau.

Quelles sont les charges de premier établissement qui doivent figurer dans ce tableau ? Ces charges sont les suivantes :

1^o annuités de rachat des lignes antérieurement concédées ;
2^o intérêts, amortissement et frais divers des emprunts contractés pour le rachat, l'établissement, l'exploitation et l'extension du réseau ;

3^o mêmes charges que ci dessus correspondant aux ressources tirées d'un moyen autre que l'emprunt ; l'évaluation de ces dernières charges est arrêtée après accord entre les ministres des Travaux publics, des Finances et de l'Intérieur.

Enfin, outre le compte de gestion financière, l'adminis-

tration du réseau tient une comptabilité-matières de toutes les matières, matériels et mobiliers nécessaires à l'exploitation.

Les mêmes règles sont suivies pour l'exploitation en régie directe des réseaux inter-départementaux sur laquelle les conseils généraux de plusieurs départements sont d'accord. Toutefois, certaines dérogations sont obligatoires du fait de la souveraineté de chaque département sur son propre territoire.

Aussi, la convention jointe à l'acte approuvant l'exploitation directe doit-elle fixer la répartition des recettes et des dépenses entre chaque département pour leur permettre d'établir leur budget respectif. On trouve encore dans cette convention la durée de l'exploitation commune, le nombre d'administrateurs du réseau (qui ne peut dépasser huit) et enfin, le rôle défini des préfets de chaque département en ce qui concerne leurs droits et devoirs réciproques dans l'exploitation, les cas où leurs pouvoirs sont exercés après entente entre eux, ou par l'un d'eux ou par le ministre des Travaux publics.

Les règles définies ci-dessus s'appliquent également aux réseaux communaux et intercommunaux. Mais des modifications dues à la qualité de l'autorité concédante font que le maire ou le président du syndicat nomme à tous les emplois : administrateurs, directeur, caissier, mais après l'agrément du préfet. Naturellement, en plus des incompatibilités exposées précédemment, les administrateurs et le directeur ne peuvent être conseillers municipaux ou membre du syndicat de qui relève le réseau.

Les dispositions relatives au statut du personnel et à l'organisation générale des services qui font l'objet de délibération du conseil d'administration sont soumises à l'approbation du préfet après avis du maire ou du président du syndicat.

Sauf en ce qui concerne les règles relatives au contrôle,

les pouvoirs conférés au préfet pour les réseaux départementaux sont ici exercés par le maire ou le président du Syndicat sous les réserves exposées à l'alinéa précédent. Les attributions conférées au conseil général sont remplies par le conseil municipal ou le comité du syndicat. En cas de désaccord entre le conseil d'administration et le maire ou le président du Syndicat il est statué par le préfet, mais la partie non satisfaite peut introduire un recours auprès du Ministre des Travaux publics. Tous les détails de l'organisation financière et administrative du réseau sont réglés par arrêté préfectoral après avis du maire ou du président du syndicat, mais seulement dans le cas où il n'a été demandé aucune subvention à l'Etat. S'il en est autrement, l'organisation est réglée par un arrêté interministériel.

Examinons, maintenant, les conditions dans lesquelles peut s'effectuer l'affermage des réseaux de voies ferrées des départements, des communes et des syndicats de communes.

Une question primordiale ici se pose. Quelles sont les lignes qui peuvent être affermées ?

Ce sont celles qui figurent dans les catégories suivantes :

1^o Lignes concédées qui font retour à l'Autorité concédante par suite d'expiration du contrat de concession, de rachat et même de déchéance ; dans ce dernier cas, l'affermage n'est possible qu'à la condition que les travaux à exécuter et les fournitures ne représentent pas une somme supérieure ou égale au cinquième de la dépense totale engagée en travaux de premier établissement ;

2^o lignes exploitées directement par le concédant ;

3^o lignes nouvelles formant annexes ou prolongements d'un réseau déjà concédé ; ici, il existe encore une restriction à la possibilité d'affermage ; il ne faut pas que la durée des temps à courir sur la concession soit, au moment de la déclaration d'utilité publique des lignes nouvelles, supérieure ou égale à quinze ans ;

4^o enfin, lignes nouvelles formant annexes ou prolongements d'un réseau déjà affermé.

L'affermage est autorisé dans les mêmes conditions que la régie directe. Il est soumis aux clauses d'un cahier des charges et à celles d'un traité annexé à l'acte d'autorisation.

La convention d'affermage fixe évidemment les droits et obligations réciproques des contractants. Si cette convention n'est pas établie avec une Société anonyme préexistante, elle stipule, conformément aux clauses générales de la loi, que le fermier choisi devra, dans les 6 mois, se substituer une Société anonyme.

Sont également fixés par le traité les divers cas suivants qui se présentent ou se présenteront au cours de l'affermage et notamment :

Le montant du cautionnement, ce mode de constitution, les prélèvements qui pourront y être faits, sa reconstitution.

Les modalités de prise en charge et la remise du matériel fixe et roulant ;

Les conditions de partage des recettes et des dépenses ;

La désaffectation et l'aliénation du matériel hors service ;

Les conditions dans lesquelles l'autorité affermante peut pourvoir au service aux lieu et place de la Société fermière ;

Enfin, les cas et conditions de la résiliation ainsi que les conséquences qu'elle entraîne.

En ce qui concerne le cautionnement, le décret pose un principe. Le cautionnement est au moins de 5.000 francs par kilomètre. Il doit être rétabli à son chiffre primitif et immédiatement, dans le cas où des prélèvements auraient été effectués en exécution de la convention ou des cahiers des charges.

Le cautionnement doit être versé dans les 6 mois qui suivent l'expiration du traité. Il ne peut alors être retenu que les sommes nécessaires à la remise en état des installations et du matériel du réseau. Cependant, le cautionnement

reste la propriété du concédant si la résiliation a été prononcée aux torts exclusifs du fermier.

La convention d'affermage ne peut être passée pour une durée supérieure à trente ans.

Dans le cas où il s'agirait de lignes nouvelles formant prolongements ou annexes d'un réseau existant, la durée de la convention ne peut être supérieure à celle qui reste à courir par la concession ou l'affermage déjà en cours. Cependant, dans le cas où les lignes à affermer sont incorporées dans un réseau constitué par des lignes nouvelles, la durée de la convention peut être celle de la concession des lignes nouvelles.

C'est par un décret délibéré en Conseil d'Etat que le renouvellement d'un traité d'affermage peut être autorisé.

Telles sont les dispositions législatives et réglementaires qui ont servi de base à l'établissement de l'exploitation par affermage du réseau de transports en commun de la région parisienne.

C'est en se conformant aux règles générales exposées ci-dessus qu'a été établie la convention d'affermage que nous allons étudier au chapitre suivant.

CHAPITRE III

LA CONVENTION D'AFFERMAGE

Cette convention est la conséquence du rachat par le département de la Seine des concessions exploitées par les anciennes compagnies. Les troubles économiques résultant, tant de la guerre, que de l'après-guerre, ont amené les assemblées communale et départementale à envisager le rachat des concessions que les compagnies n'étaient plus en mesure d'exploiter, l'économie des conventions n'existant plus, et à réunir ces exploitations en une seule sous la forme d'une régie intéressée.

Le décret approuvatif de la convention passée entre le fermier et le département de la Seine est parue au *Journal officiel* du 29 décembre 1920.

La nouvelle formule d'exploitation pouvait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1921 ;

Quelles sont donc les clauses et conditions de cette convention ? En dehors des cahiers des charges, quels sont les droits réciproques du Département et de la Société fermière ?

La convention d'affermage a été divisée en un certain nombre de chapitres qui ont rendu plus claire la compréhension de ce document.

Le premier chapitre traite de la consistance des réseaux affermés et de leur remise entre les mains de la Société fermière. Le département remet au fermier les réseaux et les lignes de tramways et d'omnibus dont il dispose, avec pour les omnibus, droit exclusif du stationnement sur la voie publique à Paris.

Le département s'engage à affermer à la société qui ne pourra s'y refuser, et aux conditions stipulées dans la convention toute ligne ou réseau dont le département aura la libre disposition, ou toute concession-nouvelle. La société sera tenue d'en assurer l'exploitation. Les lignes d'omnibus pourront être prolongées même hors Paris, et d'autres pourront être créées en banlieue, l'exploitation des omnibus est soumise aux clauses d'un cahier des charges. Celle des tramways reste soumise aux conditions des cahiers des charges particuliers à chaque réseau, en attendant qu'un cahier des charges unique, conforme aux dispositions de la loi du 31 juillet 1913, ait été élaboré et approuvé par l'autorité supérieure.

Tant pour les omnibus que pour les tramways, le département se réserve le droit de provoquer toute modification du tracé des lignes, et de la consistance du réseau, de reviser le nombre minimum des courses ainsi que les tarifs. sans que le régisseur puisse s'y refuser.

La société est tenue, aux lieu et place du Département, des obligations résultant pour lui des cahiers des charges, mais il conserve à sa charge l'exécution des travaux et des fournitures.

La société est d'ailleurs tenue de prêter son concours et de faire le nécessaire pour l'exécution des obligations du département vis-à-vis d'autres collectivités ou des anciennes compagnies. La société s'est engagée à accomplir toutes les formalités nécessaires, donner toutes signatures, pour permettre au Département d'exercer ses droits et notamment de poursuivre les autorisations qui pourraient être obligatoires et nécessaires auprès des autorités compétentes.

En dehors de l'affermage proprement dit, un certain nombre d'opérations sont autorisées, d'autres sont interdites. C'est ainsi que le département peut confier à la société l'exécution de travaux et fournitures à la charge du département. Celui-ci peut le faire, mais n'y est pas expressément tenu,

de même qu'il n'est pas obligé de continuer. Il peut également confier à la société l'administration du séquestre des lignes qui sont sous ce régime. La société est tenue de prendre la charge de la dite administration.

Par contre, sans l'autorisation expresse du département, la Société ne peut accepter, même par une filiale, aucun affermage ou concession, ni se charger d'aucune entreprise étrangère à la concession.

Bien qu'il ait donné à la société le droit d'exploiter le réseau, le département peut concéder à une autre entreprise ou exploiter directement ou même affermer la construction et l'exploitation de lignes de transport en commun de personnes ou de marchandises qui seraient établies en dehors des limites de la voie publique, en souterrain ou en viaduc, etc. Les traversées à niveau ou même l'emprunt exceptionnel de voies publiques ne sauraient constituer une dérogation au droit reconnu du département de la Seine. Il s'est également réservé le droit de prescrire et d'autoriser des essais sur les voies matériels et installations confiés à la gestion de la société, de tout dispositif nouveau intéressant les transports en commun. La société, ainsi qu'il est prévu, devra chaque fois que cela se produira, se pourvoir des autorisations administratives nécessaires.

Moyennant redevance, et sous réserve de n'apporter aucune gêne à l'exploitation régulière du trafic, le département peut emprunter les rails et le mode de traction des lignes de tramways pour ses services publics, ceux de l'Etat, des communes et établissements publics, que ces services soient exploités directement par les collectivités, ou par l'intermédiaire d'une régie ou même simplement concédés.

Pour l'application de la convention d'affermage, le département remet à la société, et dans l'état où ils se trouvent, les biens mobiliers et immobiliers ainsi que tous documents qui ont été cédés au département de la Seine par les compa-

gnies rachetées La société prend en charge les biens, les documents et les archives qui lui sont remis. Dans les six mois qui ont suivi cette remise, la société en a dressé un inventaire descriptif. La société tient, en conséquence, à la disposition du Département tous les documents, et notamment ceux qui constatent la propriété du département.

Le département s'est également réservé le droit de désaffecter les biens inutiles à l'exploitation, et d'en poursuivre l'aliénation ; mais les fonds ainsi récupérés doivent être employés en travaux de premier établissement.

Enfin, au moment de la remise des réseaux par les compagnies rachetées, la société a dû prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'aucun à-coup ne se produise dans l'exploitation, et assurer d'une façon régulière la continuité du service.

Examinons maintenant les dispositions du chapitre II. Il a trait à la société et aux moyens financiers mis à la disposition de la nouvelle entreprise.

Le département a bien traité avec un fermier, mais comme il est légal et réglementaire que celui-ci se substitue une société anonyme dans les six mois qui suivent l'approbation de la convention, voyons quelles dispositions particulières a prises le département de la Seine pour assurer la constitution de cette société, à quelles obligations ou charges a dû se plier le régisseur.

La société doit être constituée sous la forme anonyme, et conformément aux lois françaises qui régissent cette matière. Le capital social s'élève à 60 millions de francs. Ce capital, après déduction des frais de constitution de la Société et d'émission des actions, est destiné à constituer le cautionnement de la société envers le département, jusqu'à concurrence de six millions de francs. Le surplus sert de fonds de roulement pour assurer la reprise, la constitution et la reconstitution des approvisionnements, ainsi qu'à la bonne marche du service.

La souscription du capital actions est publique, mais un droit de priorité est réservé aux actionnaires des compagnies rachetées dans la proportion des indemnités de rachat allouées à chaque compagnie.

Le capital-actions pourra être augmenté si le département l'exige, en cas d'incorporation de nouvelles lignes à l'affermage. Cette augmentation servira à accroître le cautionnement, s'il y a lieu, et le reste sera affecté au fonds de roulement, cette dernière somme proportionnelle à l'augmentation de la longueur des lignes affermées.

Des dispositions législatives et réglementaires nouvelles autorisent les collectivités à être actionnaires de leurs services publics. Le département, en cas d'augmentation du capital social pourra, d'accord avec la société, exercer le droit de priorité qu'il s'est réservé pour la souscription d'actions.

Il est interdit à la société d'émettre des bons ou obligations sans l'autorisation du département ; avant l'adoption des statuts de la société par l'assemblée générale, ceux-ci devront être communiqués au préfet de la Seine. Ce fonctionnaire devra constater leur parfait accord avec la présente convention d'une part et les délibérations du conseil général d'autre part. Les statuts seront également communiqués à cette assemblée.

Les membres du conseil d'administration doivent être français. Les administrateurs délégués devront être agréés par le département avant toute prise de fonctions ; celui-ci peut d'ailleurs en exiger le remplacement ; aucun membre du conseil général en fonctions au moment du vote de cette convention ne pourra même ultérieurement être membre du conseil d'administration.

Le directeur général de la société ainsi que le caissier en chef doivent être Français et agréés par le département avant de prendre leurs fonctions. Comme pour les administrateurs délégués le département peut en exiger le remplacement.

Le cautionnement a été fixé à six millions de francs jusqu'à concurrence de 1.000 kilomètres pour les voies ferrées et 500 kilomètres pour les omnibus. Au cas où les longueurs visées ci-dessus seraient dépassées, le cautionnement serait augmenté de 500.000 francs par cent kilomètres de voies ferrées supplémentaires et 200.000 francs par cent kilomètres de voies d'omnibus (Le cautionnement reste ainsi bien fixé dans les limites établies par le décret du 26 juin 1915, soit 5.000 francs par kilomètre pour les voies ferrées).

Le cautionnement est déposé à la Caisse des dépôts et consignations. Il est constitué soit en obligations de la ville de Paris soit en valeurs autres mais agréées par le préfet de la Seine. Il est affecté d'une façon générale à la garantie de la bonne gestion de la société et à l'exécution des dispositions de la convention et des cahiers des charges. Le département délègue la société qui accepte dans les obligations résultant pour lui de la reprise des approvisionnements des anciennes compagnies. Cette délégation subsiste dans les mêmes conditions pour tout autre réseau qui serait racheté ultérieurement. Les approvisionnements doivent être constamment suffisants pour assurer une exploitation normale. Le département s'engage à consentir des avances à la société et jusqu'à concurrence de 15 millions de francs en cas d'insuffisance de la Trésorerie. La société soumettra ses propositions à l'approbation du préfet avec toutes pièces justificatives.

Ainsi qu'il l'a déjà été exposé, le département prend à sa charge tous les travaux de premier établissement à exécuter. La société peut donc de sa propre autorité modifier l'assiette de l'actif départemental, tel qu'il ressort de l'inventaire. Une approbation du préfet de la Seine est nécessaire pour permettre à la société de réaliser ses propositions.

La remise en état du matériel et des installations des réseaux a fait l'objet d'une étude. Les propositions de la société ont dû être présentées dans le délai d'un an après la remise des réseaux, faute de quoi, la remise en état ne pouvait être por-

tée au compte de premier établissement. En cas de désaccord des parties sur l'application de ce texte, le litige est porté devant le ministre des Travaux publics qui statue. L'exécution des travaux litigieux ne peut en rien préjuger de la décision à prendre.

Le 1^{er} avril et le 1^{er} octobre de chaque année, la société doit adresser au préfet de la Seine ses propositions concernant les programmes de travaux de premier établissement ainsi que les fournitures nécessaires aux lignes en exploitation ou à construire. Ces propositions doivent être justifiées et munies de tous renseignements pour en faciliter la réalisation.

L'initiative des programmes reste au Département. Celui-ci les communique à la société qui dans un délai minimum d'un mois fait connaître ses observations. Les projets d'ensemble ainsi que ceux d'exécution sont également communiqués à la société. Celle-ci présente ses observations dans les mêmes délais que ci-dessus. Le département prend alors la décision qu'il juge utile quel que soit l'avis du fermier.

En ce qui concerne le matériel et les installations, la société formule ses observations avant la réception provisoire ou l'autorisation de mise en service. Mais dès que celle-ci est donnée ou celle-là prononcée, la Société est tenue d'en accepter la remise. Malgré toutes les réserves qu'elle peut faire, la société doit utiliser les travaux et le matériel à la date fixée par le préfet de la Seine.

Le chapitre III de la convention traite des principes généraux de la gestion. La société jouit dans sa gestion de toute sa liberté d'action. Mais cette liberté n'est pas pleine et entière. Elle doit se conformer à un certain nombre d'obligations. Le service doit évidemment être assuré au mieux des intérêts de la population appelée à en profiter. Aussi le matériel et les installations doivent-ils être tenus en parfait état d'entretien. L'exploitation ne doit pas être routinière mais doit profiter de toutes les améliorations et perfectionnements possibles. D'ailleurs aucune modification ne peut être apportée sans

avoir au préalable obtenu du département son autorisation.

La société est encore soumise à divers contrôle en dehors de celui des voies ferrées d'intérêt local, institué par le règlement d'administration publique du 11 novembre 1917. Le Département exerce pour les omnibus un contrôle analogue à celui des tramways. Enfin en ce qui concerne la gestion, un service particulier exerce une vérification et une surveillance spéciales.

Les agents de ce service représentent le préfet de la Seine dans les rapports administratifs, économiques et financiers du département avec la société. Leur mission consiste à veiller à l'exécution des obligations de la société vis à-vis de son mandat. Ce personnel vérifie les écritures, prend connaissance des documents, les consulte sur place ou se les fait mettre à sa disposition. Ces agents pénètrent dans tous les dépôts, ateliers, magasins ou autres locaux de la Société et vérifient tout ce qu'ils jugent utile. Ils doivent être avisés à temps de toutes les assemblées générales et réunions du conseil général d'administration. Ils peuvent y accéder, y faire toutes observations et se faire délivrer copie des procès-verbaux. Cependant ils n'ont pas accès à la salle des réunions du conseil d'administration lorsqu'il se discute des questions qui intéressent la seule société.

Ils ne peuvent d'ailleurs s'immiscer ni dans la direction de l'exploitation ni dans l'administration de la société. Ils font part au préfet de leurs constatations et celui-ci leur donne la suite qu'il croit devoir comporter.

Sauf dérogation spéciale du préfet, toute dépense engagée par la société et dont le montant annuel ne dépasse pas cent mille francs doit être communiquée au service de la surveillance de la gestion.

Si la dépense à engager dépasse la somme de cent mille francs pour une année, la décision de la société doit être revêtue du visa préalable de ce service. Ce visa est considéré comme acquis s'il n'est pas retiré dans les six jours de

sa demande. Celle-ci doit être accompagnée de toutes les pièces justificatives.

Si les contrats à passer s'appliquent à une période inférieure à un an et si la dépense en résultant est supérieure à 500.000 francs, l'approbation du préfet est indispensable. Celle-ci est acquise si elle n'est pas refusée dans un délai de 15 jours à partir de la demande.

De plus toute opération de trésorerie qui est susceptible d'entraîner des charges doit être approuvée par le préfet.

Le premier novembre de chaque année, la société communique au préfet ses prévisions budgétaires pour l'année suivante. Les comptes de l'année précédente sont soumis le 15 mars de chaque année à l'approbation du préfet.

Les dépenses du service de surveillance de la gestion, ainsi que celles résultant du service du contrôle de l'exploitation des omnibus, sont remboursées tous les ans par la société au département jusqu'à concurrence d'une somme calculée à raison de quatre millimes par kilomètre-voiture. Cette somme est arrêtée par le préfet.

Enfin, il est ouvert chaque année un compte général de gestion. Celui-ci comprend trois parties : le compte des charges financières, celui de l'exploitation, et la rémunération de la société.

Examinons séparément chacune des parties du compte. La première partie est le compte des charges financières. Qu'appelle-t-on charges financières ? Ce sont les charges qui résultent des engagements ou appels de fonds. Ces charges sont annuelles, et sont généralement les intérêts et l'amortissement des capitaux successivement engagés dans l'entreprise. Aussi inscrit-on chaque année à ce compte :

1^o Les annuités servies aux anciennes compagnies exploitantes en vertu des conventions de rachat. Ces annuités représentent l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés par le département de la Seine ;

2° les annuités destinées à l'apurement des comptes de guerre ;

3° les annuités d'intérêt et d'amortissement des fonds mis à la disposition de la société pour l'exécution des travaux de premier établissement ; ces annuités se trouvent diminuées de l'intérêt des sommes provenant des matériels désaffectés et aliénés, sommes non encore réemployées en travaux de premier établissement.

La deuxième partie du compte est celle de l'exploitation. Ici, le débit et le crédit de ce poste sont évidemment le plus important.

Sont en conséquence, inscrits au crédit, c'est à-dire aux recettes toutes les recettes directes ou indirectes résultant de l'exploitation des services autorisés et du réseau affermé, les intérêts des fonds placés, ceux du cautionnement, ainsi que ceux provenant des réserves diverses.

Entrent au débit du compte exploitation toutes les dépenses résultant de l'exploitation du réseau et des services autorisés, autres que celles incombant au compte de premier établissement. On y trouve notamment les fournitures diverses, les frais de personnel, d'entretien, de réfection et de renouvellement, les frais généraux, les assurances et dotations diverses, les frais résultant des divers contrôles auxquels la société est assujettie, les impôts de toutes sortes y compris ceux correspondant à la rémunération de six pour cent du capital-actions, les charges des opérations de trésorerie, l'amortissement des frais de constitution de la Société et d'émission des titres, enfin toutes réserves ou provisions avec affectation spéciale, constituées d'accord entre le Département et la société.

Toutes les dépenses qui intéressent personnellement la société ne sont pas portées au compte d'exploitation (frais de justice concernant les procès que la société soutient à titre personnel, amendes et pénalités appliquées à la société en vertu de la convention et des cahiers des charges). N'y

sont de même pas inscrites les dépenses faites sans visa ou autorisation et reconnues non justifiées par la suite, ainsi que la rémunération tant des membres du conseil d'administration et des commissaires des comptes, que celle allouée au personnel dirigeant (chefs et sous-chefs de service) Le nombre de ces agents ne peut d'ailleurs être inférieur à 45.

Enfin la troisième partie du compte enregistre la rémunération de la société. Celle-ci est fonction de diverses allocations ou primes. C'est ainsi qu'il est alloué d'abord au capital-actions un revenu net fixé à 6 %, ensuite la société bénéficie d'une prime de gestion et d'une prime d'économie.

Les modalités de ces primes ont varié et finalement il n'est plus alloué à la société qu'une seule prime de bonne gestion. Cette prime est établie suivant une formule et les résultats eux-mêmes subissent des minoration lorsque'ils dépassent un certain chiffre.

Ainsi que cela a été expliqué plus haut, la Société supporte sur sa rémunération, les dépenses qui ne sont pas comprises dans le compte exploitation.

Le compte général de gestion est arrêté à la fin de chaque exercice. Ainsi que nous l'avons vu, il doit être soumis au préfet de la Seine avant le 15 mars de l'année suivante et réglé définitivement un mois après. S'il présente un bénéfice celui-ci est versé au département 15 jours après le règlement du compte ; s'il y a déficit, il est couvert par le même département dans les 15 jours. Si en cas de bénéfice, le montant n'en est pas versé dans le délai ci dessus, la société est passible d'une astreinte de 1.000 francs par jour de retard ainsi que d'autres sanctions qui seront exposées plus loin.

Des avances de trésorerie peuvent être consenties par le département à la société sur la demande de celle-ci. Au début de chaque trimestre la société adresse au préfet un état faisant ressortir ses besoins pour l'exploitation au cours du trimestre suivant.

Les comptes sont établis conformément aux prescriptions du préfet accompagnés de tous renseignements utiles.

Le chapitre suivant traite de l'exécution par la société, des travaux ou fournitures à la charge du département ainsi que de l'administration des séquestres, la société peut, en effet, être chargée de l'exécution de travaux ou fournitures, soit comme adjudicataire, soit par une décision du préfet. Elle peut même prendre à charge l'étude, l'exécution et le règlement. Elle est tenue de se conformer aux instructions qui lui seront données et aux projets arrêtés par l'administration. Tous les traités et marchés nécessités par l'exécution des travaux devront être approuvés par le préfet, sauf dispense spéciale. Les marchés devront comporter les clauses prescrites par l'administration. Le titulaire devra être désigné après appel à la concurrence. Conformément aux règles de la comptabilité publique, tous les décomptes d'entreprise supérieurs à dix mille francs doivent être approuvés par le préfet.

L'exécution de travaux effectués par la société pour le compte du département fait l'objet de contrats spéciaux pour lesquels une prime d'économie peut être allouée à la société. Le département peut également soumettre ces travaux à l'adjudication. Si la société est déclarée adjudicataire, et qu'elle réalise des bénéfices sur l'exécution des travaux, ces bénéfices sont portés en recettes au compte d'exploitation.

Dans tous les autres cas, les travaux sont exécutés en régie. Les comptes en sont alors soumis à l'approbation du préfet et arrêtés en fin d'année dans les mêmes conditions que le compte de gestion. Les contrats qui seront passés pour l'exécution des dits travaux fixeront le montant, les conditions et les dates de versement des avances du département. Au début de chaque trimestre, la société adresse au préfet un état prévisionnel des besoins de trésorerie pour l'exécution des travaux du trimestre suivant. Si l'exploitation présente un excédent de trésorerie, celui-ci peut être utilisé pour les travaux et fournitures. Enfin, la société peut être chargée de

l'administration de lignes sous séquestre. Elle prend alors possession des dites lignes dans les conditions fixées par l'arrêté de séquestre pris par le préfet. Elle se conforme pour l'exploitation tant à cet arrêté, qu'à la convention d'affermage, pour ce que celle-ci n'a pas de contraire à l'arrêté. Les comptes du séquestre sont établis séparément de ceux du réseau affermé. La société perçoit pour cette administration des primes qui s'ajoutent à la rémunération indiquée plus haut.

La convention d'affermage a également fixé dans ses grandes lignes, les dispositions relatives au personnel employé par la société. C'est ainsi qu'elle a dû reprendre obligatoirement tous les agents des compagnies rachetées qui avaient plus d'un an de service. Il a été précisé que le temps passé au service des anciennes exploitations, y compris le temps de mobilisation serait compté dans l'ancienneté des agents. Ceux-ci devaient conserver les avantages qui leur étaient acquis. Le nouveau personnel devait être français. De plus un statut du personnel devait être élaboré qui fixerait les droits et devoirs de chacun. Toutes les questions importantes touchant le personnel, notamment les retraites, le statut et les modifications qu'il y aurait lieu d'y apporter, sont du ressort d'une commission dite « Commission mixte du personnel ». Cette commission comprend un nombre égal de voix délibératives représentant :

- 1^o le département de la Seine et la ville de Paris ;
- 2^o la société ;
- 3^o le personnel.

La composition de la commission est fixée par arrêté du préfet. Les représentants du département et de la ville sont désignés : un tiers par le conseil général, un tiers par le conseil municipal et un tiers par le préfet. Les représentants du personnel sont élus dans les formes arrêtées par le préfet de la Seine.

La convention prévoit l'octroi d'une prime de recette au

personnel. Le paiement de cette prime s'effectue dans les conditions fixées par la commission visée ci-dessus.

Le régime des retraites du personnel est également évoqué dans ce contrat. Il fait du personnel retraité deux catégories :

1^o ceux qui ont été mis en retraite avant le 1^{er} janvier 1919, et

2^o ceux qui y ont été mis ou y seront mis à une date postérieure à celle ci-dessus.

Aux premiers, la société assure le maintien des bonifications ou secours qui leur sont alloués par les anciennes compagnies. Aux seconds, elle les fait profiter du nouveau régime de retraite qui a été élaboré conformément aux dispositions de dépêches ministérielles.

Les charges des retraites, telles qu'elles viennent d'être définies, ainsi que toutes modifications ultérieures, sont inscrites au compte d'exploitation, sans que la Société puisse pour ce fait demander une compensation spéciale.

La société s'engage également à se conformer à toutes dispositions législatives ou réglementaires qui seront prises en faveur des anciens combattants ou militaires.

Les organisations syndicales, légalement constituées, seront reconnues par la Société qui entrera en relations avec elles lorsque demande lui en sera faite. Les permanents des syndicats pourront demander leur mise en disponibilité. Ils conserveront alors leur rang d'ancienneté et pourront reprendre leur travail sur leur demande.

Tout agent fixe ayant une année de service peut être commissionné. La commission qui lui est remise a la forme d'un contrat de louage. Elle porte la signature de la Société ainsi que les clauses ouvrières de la convention d'affermage, et les conditions du travail.

Il doit également être créé un conseil du travail et un conseil de discipline comportant représentation du personnel. Enfin, au cas où la société ferait exécuter par un tiers des travaux de premier établissement, les clauses et conditions du

travail des cahiers des charges de la Ville de Paris doivent être appliquées sauf dérogations autorisées, sous la responsabilité de la Société.

Le chapitre suivant fixe diverses obligations de la Société, c'est ainsi que, il est payé par la société à la ville de Paris une redevance forfaitaire à titre de droit de stationnement, occupation de la voie publique, énergie électrique fabriquée hors barrière et consommée dans Paris. Cette redevance est égale à la totalité des droits payés en 1920 par les diverses compagnies rachetées. La société paie également des taxes d'octroi sur les produits qu'elle introduit et emploie intramuros. Toutefois, si elle paie de ce chef une somme supérieure à celle payée en 1920 par les anciennes compagnies, l'excédent est imputé sur la redevance prévue ci-dessus, sans que celle-ci puisse jamais être inférieure à un franc.

Lorsqu'il est entrepris des travaux de premier établissement, la démolition des chaussées, le pavage et la fondation en béton sont exécutés par les soins de la ville de Paris, ainsi que l'élagage des arbres, mais la fourniture de matériaux neufs ne peut s'élever à plus du sixième de la quantité de chaque matière de matériaux entrant dans la composition de la chaussée.

Le Département supporte les dépenses effectuées avec un supplément de quinze pour cent pour frais généraux si les travaux sont exécutés en régie par les ouvriers de la ville, et de dix pour cent sur la totalité du compte, si les travaux sont exécutés par un entrepreneur. Ces dépenses peuvent aussi faire l'objet d'un forfait. Les mêmes dispositions s'appliquent à la société, lorsqu'elle exécute des travaux pour le compte du département.

L'entretien des chaussées et trottoirs dans les zones d'emprise du tramway ainsi que celui des poteaux et consoles supportant les fils de trolley, le renouvellement des peintures des poteaux et consoles est assuré par la ville de Paris moyen-

nant le paiement par la Société de la moitié des dépenses effectuées majorées de dix pour cent.

La ville de Paris assure également les réparations et réfections de pavage nécessitées par l'entretien des voies ferrées. La société rembourse à la ville les dépenses réellement effectuées et majorées de dix pour cent. S'il y a lieu de refaire ou réparer la fondation en béton, le règlement de cette opération s'effectue dans les conditions exposées ci-dessus pour les travaux neufs. La société assure la réfection provisoire des revêtements de chaussées et trottoirs dès la fin de ses travaux, et elle entretient ces réfections en bon état, jusqu'à la réfection définitive, mais cet entretien ne peut dépasser quinze jours.

Une surveillance est exercée par le département et la ville de Paris sur les travaux exécutés par la Société, et intéressant la voie publique. La Ville est seule juge de la nécessité des travaux d'entretien et de réparation qu'elle fait pour le compte de la société. Elle peut leur donner toute l'ampleur qu'elle désire, sans que la société puisse protester sur l'exercice tant de l'un que de l'autre droit. Les travaux d'entretien sur le territoire des communes suburbaines font l'objet de contrats soumis à l'approbation du préfet.

Les sommes dues à la ville par le département ou la Société font l'objet des règlements trimestriels.

La ville de Paris peut convertir à ses frais le revêtement de ses voies publiques même dans la zone des voies mais l'épaisseur du nouveau revêtement et de sa fondation ne doit pas excéder 28 centimètres. Les travaux de convertissement coïncideront autant que possible avec des travaux d'entretien ou de renouvellement des voies pour que la société puisse modifier le tracé de celle-ci si le convertissement opéré l'y oblige. La société devra également prendre toutes mesures utiles pour ne pas aggraver les charges de nettoyage de la voie publique, nettoyage effectué par la ville de Paris. En cas de chute de neige, la Ville et la société s'entendent pour

déblayer la zone des voies. La dépense des deux parties doit être équivalente.

Intra-muros, il ne peut être posé d'abris, poteaux de trolley, plaques d'arrêt, sans que le modèle en ait été approuvé par l'administration municipale après avis d'un comité consultatif dont la composition et les attributions seront exposées ultérieurement.

De même dans Paris, l'éclairage des poteaux installés sur les refuges au milieu des chaussées doit être assuré par des lampadaires dont le type est agréé par le préfet de la Seine et l'éclairage doit être au moins égal à celui des réverbères de la voie publique empruntée. L'entretien, l'allumage et l'extinction des appareils sont assurés par la ville à laquelle la société rembourse la moitié des dépenses supplémentaires résultant du nouvel éclairage par rapport à ce qui existait antérieurement.

Extra-muros, la société prend à sa charge les frais d'éclairage des poteaux installés sur refuges.

Les voitures de tramways doivent être éclairées de façon telle que la lecture soit partout possible. L'intérieur devra être chauffé pendant la saison froide. Toutes les indications relatives au service devront être présentées de façon claire.

Le matériel devra être de provenance française sauf exception autorisée par le préfet.

La société peut délivrer des cartes de circulation valables dans les voitures du réseau, mais la liste des bénéficiaires doit en être approuvée par le préfet de la Seine. De même ce fonctionnaire peut désigner des agents des services publics départementaux et municipaux auxquels la société est tenue de délivrer des cartes de circulation. Une carte spéciale visée par le préfet et la société est délivrée aux agents des divers contrôles ceux-ci ont libre accès dans les locaux de la Société ; ils sont transportés dans toutes les voitures et même en surcharge et ont accès aux places réservées au service.

Enfin toute publicité commerciale apposée tant sur les

poteaux de trolley qu'à l'intérieur et l'extérieur des voitures, bureaux et abris devra être autorisée par le préfet de la Seine.

Voici donc examinées les obligations générales de la Société fermière. Qui dit obligations, dit évidemment, en contre partie, moyens de contrainte. Nous allons maintenant exposer les cas dans lesquels la société peut être pénalisée, ceux qui lui font encourir la résiliation et enfin, ce qu'il adviendra lors de l'expiration de la convention.

La société est susceptible d'encourir des amendes dans les cas suivants :

1^o Lorsqu'elle ne se sera pas conformée dans le délai fixé aux injonctions qui lui seraient adressées par le préfet de la Seine pour l'application des clauses de la convention ou des cahiers des charges.

Elle est alors personnellement passible, sauf cas de force majeure, d'une amende de deux cents francs par jour de retard, et par infraction.

2^o Lorsqu'elle aura cessé partiellement ou totalement ou réduit des services approuvés. Chaque course supprimée constituera une infraction. Sauf cas de force majeure, l'amende appliquée sera de cinquante francs par jour.

Les amendes encourues seront notifiées à la société dans un délai de quinze jours à dater de l'infraction. L'application d'amendes n'est pas une cause susceptible de suspendre celle de pénalités plus graves.

La société encourt la résiliation prévue au décret du 20 juin 1915 dans tous les cas ci-dessous. Celle-ci est prononcée par le préfet de la Seine après mise en demeure.

1^o Non exécution des obligations résultant des cahiers des charges.

2^o Conclusion d'opérations étrangères à la convention sans l'autorisation du département.

3^o Non complément ou reconstitution du cautionnement.

4^o Services non assurés dans l'intérêt des populations, mauvais entretien des installations et du matériel.

En cas d'insuffisance d'entretien des voies, du matériel et de la voie publique dont la société doit prendre soin, en cas également d'interruption partielle ou totale des services, sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle, le préfet prend immédiatement toutes mesures utiles pour remédier à la situation si la sécurité publique l'exige. Dans tous les autres cas, il adresse une mise en demeure à la société. Il peut prélever sur le cautionnement de la société toutes sommes nécessaires à l'exécution d'office de ses prescriptions.

Le département peut assurer lui-même l'exploitation en vertu d'un arrêté du préfet de la Seine, en cas de cessation partielle ou totale du service ? A la date de l'arrêté, il entre en possession de tout l'actif mobilier et immobilier dans l'état où il se trouve, ainsi que de tous les capitaux disponibles, fonds de réserve de toute nature, dotations, fonds libres affectés aux retraites, approvisionnements existant en magasin et ateliers. Le département pourra recourir contre la société pour tous les préjudices que cette gestion lui aura causés.

La société doit, dans les trois mois à partir du jour de l'exploitation provisoire ou de celui où le préfet a pris les mesures propres à assurer l'exploitation, justifier valablement qu'elle est en état de reprendre ou continuer son exploitation. Faute par elle de s'y conformer et ne pas reprendre effectivement la résiliation pourra être prononcée par arrêté préfectoral.

Pendant la durée de l'exploitation par le département, la société ne perçoit aucune prime, sauf les 6 0/0 prévus pour les actions. En cas d'insuffisance d'entretien ou de non reconstitution des approvisionnements, le préfet adresse à la société une mise en demeure fixant un délai pour pallier les inconvénients ci-dessus. Si à l'expiration de ce délai, la société n'a pas justifié qu'elle peut se conformer à l'injonction, la résiliation est prononcée par arrêté préfectoral.

En cas de force majeure dûment constatée, mettant la

société dans l'impossibilité de remplir ses obligations, les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas.

Lorsqu'elles sont applicables, le département entre en possession de l'actif tel qu'il est défini plus haut, sous réserve d'un règlement de comptes à intervenir.

En cas de résiliation, le cautionnement est acquis de plein droit au département.

Le département peut acheter les approvisionnements nécessaires à l'exploitation aux frais de la société, et notamment dans la période de six mois précédant soit la résiliation anticipée, soit l'expiration normale de la convention. Les frais de ces achats sont prélevés sur le cautionnement.

Enfin, la résiliation est prononcée de plein droit, sans avertissement préalable, en cas de faillite ou de liquidation judiciaire de la société. Cette résiliation entraînerait les conséquences exposées ci-dessus, sauf que le cautionnement ne serait pas définitivement acquis au département par le seul fait de la résiliation.

Le prix des approvisionnements est établi d'après le prix de revient. Il en est déduit le montant des avances faites pour cet usage à la société. Avant qu'aucun paiement ne soit effectué, il est dressé immédiatement après la résiliation un inventaire de l'actif qui précède l'apurement. La restitution intégrale du prix des approvisionnements n'est effectuée par le Département qu'à la condition que la créance qu'il pourrait avoir contre la société ne soit pas supérieure au montant du cautionnement. Dans le cas contraire, il ne serait payé à la société que le montant restant après déduction de la créance.

Le délai de paiement est fixé à une année ; mais la somme due porterait intérêts à 5 0/0 à partir de l'expiration du troisième mois qui suivra l'enlèvement de l'inventaire et l'apurement des comptes, sauf en cas de règlement non amiable des indemnités auxquelles le département croirait avoir droit. Le délai fixé serait reporté comme point de départ à la date

de la décision définitive statuant sur les indemnités. Il en sera de même de toutes sommes qui pourraient être dues à la société par le département après liquidation des comptes.

La convention d'affermage a été conclue pour trente années à partir du 1^{er} janvier 1921, mais le département s'est réservé la faculté de résilier à la fin de chaque période sexennale après un préavis de deux ans. Au cas où cette éventualité viendrait à se produire, le département paierait dans les trois mois, à la société, le montant non encore amorti des frais de constitution et d'émission des capitaux, ainsi qu'une somme de :

1.750.000 francs si la résiliation est prononcée au 1^{er} janvier 1923 ;

1.500.000 francs si elle a lieu au 1^{er} janvier 1939 ;

Et un million, si cette opération se fait au 1^{er} janvier 1945.

A la cessation de l'exploitation par la société, le département prendra possession de tout l'actif mobilier et immobilier dans l'état où il se trouvera, des dotations et fonds libres des retraites, ainsi que des réserves affectées à l'exploitation.

En contre-partie, il devra exécuter tous les marchés, baux et contrats passés par la société pour l'exploitation du réseau, assurer le paiement des retraites.

Les approvisionnements sont alors cédés au Département à prix de revient. Le paiement du prix et la restitution du cautionnement s'effectueront dans les conditions suivantes :

Le paiement et la restitution n'auront lieu qu'autant que le Département ne sera pas créancier de la société, ce qui sera déterminé par l'apurement des comptes. Si le département a fait des avances pour l'achat d'approvisionnements, il se remboursera par prélèvement d'une valeur égale d'approvisionnement calculée à prix de revient.

Si le département est créancier de la société, sa créance sera compensée par prise sur le cautionnement, et si celui-ci est insuffisant, le surplus sera prélevé sur les approvisionnements.

Le paiement des approvisionnements et la restitution du cautionnement seront effectués trois mois après achèvement de l'inventaire et de l'apurement des comptes.

Si le règlement des indemnités ou reprises auxquelles le département croirait avoir droit ne se fait pas à l'amiable, les versements prévus ci-dessus, n'auraient lieu sans intérêt que trois mois après la décision définitive statuant sur les indemnités.

En vue de la cessation de l'exploitation, il sera dressé contradictoirement, un inventaire de l'actif mobilier et immobilier, deux ans avant la date fixée pour la remise des réseaux au département. Il sera indiqué dans cet inventaire tous les travaux d'entretien des bâtiments, matériel, appareils divers et installations, ainsi que les défauts constatés. La Société devra faire effectuer les travaux nécessaires pour faire disparaître les défauts ou constatés, et ce avant la cessation de son exploitation.

Après clôture de l'inventaire, la Société ne pourra faire aucune transformation de l'actif de premier établissement sans l'autorisation du préfet.

A partir de cette même date, tous les contrats dont la durée dépasserait celle de l'affermage, seront soumis à l'approbation du préfet. Sa négligence en cette matière serait sanctionnée par des dommages-intérêts dus par la société au Département.

En fin d'exploitation, la société reprend ses capitaux à sa disposition, sauf règlement provisoire du compte de gestion, et de ce qui a été exposé pour le cautionnement et les approvisionnements et notamment la réserve pour amortissement des frais de constitution de la société et d'émission des capitaux.

Pendant les deux années précédant la cessation de son exploitation, la société initiera à l'administration et l'exploitation du réseau les agents désignés par le préfet.

La convention comprend encore quelques dispositions

diverses et notamment la composition du comité consultatif des transports en commun dans lequel entrent des conseillers généraux et municipaux de Paris, en nombre égal, élus par leurs collègues, et formant la moitié du comité, puis des membres désignés par le préfet, quatre représentants de la société, et quatre du personnel, des représentants de l'administration, du conseil général de Seine-et-Oise, de la Chambre de commerce de Paris, etc. Le président est nommé par le préfet, et sa voix est prépondérante.

Le rôle de ce comité est de donner son avis sur les modifications à la consistance du réseau, aux itinéraires des lignes, aux tarifs.

Il est divisé en neuf sous-commissions qui ont chacune l'examen des projets entrant dans les objets dont est chargée la sous-commission.

Enfin, il existe une commission de contrôle de l'affermage, composée de trois membres du conseil général de la Seine, quatre du conseil municipal de Paris, et six représentants de l'administration, tous désignés, ainsi que le président par le préfet. Cette commission se réunit sur convocation du préfet. La société y est représentée par deux de ses membres qui fournissent les renseignements demandés.

La commission donne son avis sur les résultats de la vérification annuelle du compte de gestion et sur les difficultés de fait ou de droit soulevées par l'application des clauses de la convention. En cas de remplacement à envisager de l'administrateur-délégué, du directeur général ou du caissier en chef, la commission doit être saisie spécialement par le préfet. Il en est de même avant l'ouverture de toute procédure dont le but serait la résiliation de la présente convention.

Depuis le début de l'affermage, de nombreux avenants sont venus compléter ou modifier le contrat sur des points particuliers : tarif, affermage d'autres réseaux, rémunération de la société. Mais les clauses principales et fondamentales de la gestion sont toujours en vigueur. L'application de ce con-

trat ne semble pas à l'usage avoir donné lieu à des difficultés entre les co-contractants.

Nous allons examiner maintenant les clauses des cahiers des charges qui constituent également une charge pour la Société. Pour les tramways, nous nous contenterons d'exposer celles qui intéressent l'ancien réseau municipal, en signalant les différences qui existent pour d'autres réseaux.

CHAPITRE IV

LES CAHIERS DES CHARGES

SECTION I

CAHIER DES CHARGES RELATIF A L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL D'OMNIBUS

Ce réseau est destiné au transport des voyageurs et éventuellement des messageries et marchandises, mais ces derniers services ne seront effectués qu'après décision du Département, intervenant après avis de la Société exploitante.

C'est ainsi que le transport des colis a été établi sur les lignes passant dans un périmètre déterminé autour des Halles centrales de Paris.

L'itinéraire des lignes et la consistance du réseau peuvent être modifiés par l'administration départementale, mais l'agrément de la ville de Paris est nécessaire en ce qui concerne les lignes intra-muros.

En fait, les modifications envisagées, comme les créations de lignes font l'objet d'études transmises aux sous-commissions du comité consultatif puis au comité lui-même. Les décisions sont soumises aux délibérations des conseillers municipaux de Paris, puis du conseil général de la Seine.

Le matériel employé à l'exploitation doit être agréé par le département en ce qui concerne le modèle et la traction. L'exploitant est entendu dans ses propositions, mais le matériel doit être reçu par la préfecture de police (service des mines).

Ce matériel est à moteur mécanique, sauf autorisation d'exception du département.

Les modifications au type agréé peuvent être proposées par l'exploitant. Le département s'est alors réservé le droit, avant de se prononcer sur le nouveau matériel, d'exiger la mise à l'essai d'une ou plusieurs voitures du nouveau modèle, pendant trois mois aux frais, risques et périls de la partie exploitante.

Cependant, au cours de son exploitation, la société doit tenir compte de toutes les améliorations et de tous les progrès de la technique en cette matière. Le préfet peut prescrire la réalisation, aux voitures en service, des dispositions reconnues nécessaires à la pratique. Toutefois, la société exploitante sera entendue par l'administration avant que celle-ci ne prenne une décision. Le préfet fixe alors le délai d'exécution des mesures qu'il impose.

Les voitures doivent être construites avec des matériaux de première qualité. Elles ne peuvent être mises en service qu'après une visite des agents de la préfecture de la Seine. Cette visite a pour but de s'assurer que les voitures présentées sont conformes au type agréé et qu'elles répondent à toutes les conditions d'un bon service. Les agents de la préfecture apposent un numéro d'ordre sur les pièces essentielles du châssis, de la caisse ainsi que sur les moteurs. Le numéro de la caisse doit être mis de façon très apparente tant à l'intérieur qu'à l'arrière du véhicule.

Pour tous les omnibus, il est tenu des états de service, inscrit sur des registres tenus à jour et indiquant pour chaque voiture la date de mise en service, le travail effectué, les réparations et les modifications qu'elle a reçues, ainsi que les dates auxquelles ont été renouvelées les différentes pièces qui la composent.

Afin de permettre aux agents de la préfecture d'effectuer leur contrôle sur les véhicules, la plus grande liberté d'accès

leur est donnée dans les dépôts et ateliers. Leur contrôle peut même avoir lieu sur la voie publique.

Cependant après avoir entendu les observations de l'exploitant, l'autorisation de circuler peut être suspendue, ou même retirée pour toute voiture dont l'état de service ou la propreté laisserait à désirer, ou qui pourrait provoquer des inconvénients graves pour les voyageurs, les piétons, les riverains des voies publiques empruntées ou même pour la conservation de la voie publique.

Les voitures destinées au transport du public doivent offrir toute commodité et présenter, après avis de la préfecture de police, les dispositions jugées nécessaires par le préfet de la Seine pour garantir la sécurité des occupants.

Chaque voiture doit être munie à l'arrière d'un dispositif spécial de secours qui permet au receveur d'arrêter de sa place l'omnibus, en cas de nécessité ou d'urgence extrême. Ce dispositif a reçu l'approbation de la préfecture de la Seine. Après avis de la société, l'administration a déterminé les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur, qu'il soit assis ou debout.

Dans les omnibus du type courant, la voiture comporte trente-huit places, soit seize places assises de première classe, douze places assises de deuxième classe et dix places debout, situées sur la plate-forme, et affectées à la deuxième classe. L'indication du nombre des places pour voyageurs assis ou debout est portée à l'intérieur du véhicule de façon très apparente.

Il existe plusieurs types de voitures en service. Certaines comportent vingt-huit places avec un seul employé, le machiniste qui fait également office de receveur ; d'autres ont outre la plate-forme arrière, une plate-forme pour voyageurs debout.

L'accès des omnibus est aussi facile que possible, et la manœuvre du dispositif de fermeture est des plus simples.

Les voitures à voyageurs doivent être construites et entre-

tenues de façon telle que les trépidations résultant de la marche soient atténuées dans toute la mesure du possible. L'éclairage des véhicules doit permettre aux voyageurs la lecture, quelle que soit la place assise qu'ils occupent. Enfin, chaque omnibus est pourvu de moyens de ventilation satisfaisant en toute saison, de stores d'appareils de chauffage et de pare-boue. Le chauffage est mis en service pendant la période fixée par le préfet de la Seine.

En fait, le chauffage est allumé chaque fois que la température extérieure est inférieure à huit degrés centigrade.

Chaque omnibus porte trois feux : deux à l'avant dont la puissance d'éclairement doit être suffisante pour éclairer une zone de vingt mètres dans les circonstances atmosphériques ordinaires, et un autre à l'arrière.

Ce feu arrière éclaire la plate-forme en même temps qu'un disque en verre rouge qui, situé vers la gauche et en haut de la voiture sert de feu de position.

Les feux sont allumés depuis la chute du jour jusqu'au lever de celui-ci, pendant toute la durée où les voitures circulent ou sont garées sur la voie publique. Ils sont également allumés les jours de brouillard, et dans toutes les circonstances où la visibilité est faible.

Les voitures portent en caractères très voyants et sur les côtés les principaux points desservis par la ligne. A l'avant et à l'arrière de chaque omnibus, des plaques et des transparents indiquent le terminus vers lequel se dirige la voiture, ainsi que les lettres ou numéros de la ligne sur laquelle elle circule. Les transparents sont éclairés la nuit.

Les bureaux d'attente gardés et les abris sont d'un type agréé par le préfet de la Seine. Ces bureaux et abris sont actuellement en fer et vitres d'un aspect très esthétique. Ils sont établis aux points où les nécessités du service font ressortir leur utilité. D'autres pourront être installés aux endroits prescrits par le préfet de la Seine. Cette installation n'a lieu qu'après étude des propositions de la société exploitante, et

avis des deux préfets. Les bureaux sont chauffés et éclairés ; les abris sont simplement éclairés.

Le département peut autoriser des tiers, après avis de l'exploitant, à mettre à l'essai des voitures sur une ou plusieurs lignes en exploitation. La recette effectuée sur les dits omnibus est portée au compte d'exploitation. Mais l'exploitant est tenu de rembourser au propriétaire les dépenses d'exploitation que celui-ci engage et dont il doit justifications, jusqu'à concurrence de la dépense moyenne des voitures de la ligne sur laquelle circulent ses voitures. Le salaire du receveur n'entre pas en ligne de compte. La dépense est calculée au prorata de la capacité du véhicule par rapport à ceux qui sont en service.

Les receveurs affectés aux voitures à l'essai appartiennent au cadre régulier du personnel des transports. Le machiniste est un préposé du propriétaire de la voiture. Celui-ci reste responsable du transport. Il doit donc justifier d'une assurance suffisante pour pallier les risques d'accidents dont la responsabilité peut incomber à son agent, ainsi que ceux qui résulteraient du fonctionnement du matériel. Le machiniste est tenu de se conformer à tous les ordres de service et aux consignes particulières de la ligne sur laquelle il roule. L'exploitant peut lui adjoindre un de ses agents. Le salaire de ce dernier est alors déduit du remboursement de frais exposé ci-dessus.

Pour l'application des tarifs, les lignes sont divisées en sections dont la longueur maxima de chacune d'elles ne doit pas dépasser trois kilomètres, sauf en cas d'accord entre la ville de Paris et le département de la Seine. Les points de sectionnement, et les chevauchements d'une section sur l'autre, sont indiqués sur les tableaux des lignes dans chaque voiture.

Les tarifs ayant été modifiés plusieurs fois depuis 1921 par délibérations concordantes et spéciales du conseil municipal et du conseil général, nous ne donnerons à ce point de vue

que les tarifs en vigueur depuis le mois d'août 1926 et appliqués sur l'ensemble des lignes dans Paris.

Le montant de la perception est le suivant :

0 fr. 50 en deuxième classe pour une section ou fraction de section ; 0 fr. 75 en première classe pour une section ou fraction de section.

Tout voyageur qui au moment de la perception du prix des places indique qu'il désire emprunter plusieurs sections est assujéti au tarif suivant :

	2 sections	Plus de 2 sections
2 ^e Classe.....	0 fr. 75	1 fr.
1 ^e Classe.....	1 fr.	1 fr. 25

Lorsque circulent sur les lignes des voitures s'arrêtant à un terminus intermédiaire, les points de sectionnement ne sont pas changés, et le tarif ordinaire est appliqué à la fraction de section parcourue, comme s'il s'agissait de la section entière.

Les tarifs extra-muros sont fixés par le département de la Seine.

Les enfants âgés de moins de quatre ans sont transportés gratuitement à la condition d'être tenus sur les genoux des personnes qui les accompagnent. Ils n'ont droit à une place assise qu'à la condition que celle-ci soit payée. Les enfants âgés de plus de quatre ans paient place entière.

Les mutilés, porteurs de cartes délivrées par la préfecture de police, acquittent dans Paris les tarifs suivants : une section 0 fr. 30, deux sections 0 fr. 40, plus de deux sections 0 fr. 50.

Les grands mutilés et les aveugles paient les mêmes tarifs, mais leur guide est transporté gratuitement. Les amputés des deux mains voyagent également gratuitement lorsqu'ils sont seuls ; lorsqu'ils sont accompagnés, ils sont traités comme les autres mutilés.

Les mêmes bénéfices sont accordés aux mutilés habitant

dans le département de Seine-et-Oise, les communes desservies par le réseau des T. C. R. P. Pour tout parcours dans le département de la Seine, les grands mutilés paient le tarif de trente centimes ; les autres mutilés voyagent en première classe, mais le tarif varie avec la longueur des sections parcourues.

Un service matinal à prix réduit est organisé sur les lignes où il a été jugé nécessaire par le département en faveur des ouvriers et employés se rendant de leur domicile à leur travail. Sont considérés comme services ouvriers les voitures arrivant à leur terminus extrême dans Paris avant huit heures trente du matin.

Les voyageurs ordinaires de ces services acquittent le tarif de deuxième classe à toutes places, mais, moyennant le paiement d'un supplément de dix centimes, ils peuvent bénéficier d'un billet d'aller et retour. Ce billet donne droit de reprendre en deuxième classe, dans le sens inverse du premier voyage, et sur la ligne empruntée le matin à l'aller, toute voiture de service ordinaire dont le tarif n'est pas doublé.

Le tarif est doublé dans toutes les voitures partant des terminus après minuit et demie et avant cinq heures du matin.

Le préfet peut prescrire la création de services de nuit et de théâtres. Sont services de nuit les voitures circulant entre minuit trente et cinq heures du matin. Les itinéraires et les horaires de ces services sont fixés par le préfet de la Seine, après avis de l'exploitant.

Il peut même être créé des cartes d'abonnement. Les conditions d'usage et les tarifs en seront fixés par le conseil général de la Seine.

Toutefois, au cas où le département aurait, pour des parcours partiels ou totaux, abaissé les tarifs au-dessous des maxima fixés, il ne pourrait les relever avant un délai de

trois mois. Les tarifs applicables aux messageries sont fixés par le département, après avis de l'exploitant.

Le nombre minimum de courses qui doivent être faites dans chaque sens et sur chaque ligne est fixé par un tableau joint au cahier des charges. Ce nombre peut être modifié par le département de la Seine, mais l'agrément de la ville de Paris est indispensable en ce qui concerne les lignes intra-muros

Les horaires sont approuvés par le préfet de la Seine. Ce fonctionnaire a le droit de les modifier après avis de l'exploitation, si les besoins du service l'exigent. Il peut même augmenter le nombre des départs. Ces modifications peuvent être faites pour toute la totalité du parcours, ou pour des parcours partiels aboutissant à des terminus intermédiaires dont il aura fixé les emplacements. Le nombre minimum des courses peut être réduit les dimanches et jours de fête avec approbation du préfet.

Les propositions de la société exploitante doivent être présentées au moins huit jours francs avant la date envisagée pour leur application.

Des services facultatifs de transport en commun peuvent être organisés par la société, mais l'autorisation du préfet est nécessaire pour que l'opération projetée s'effectue. Il faut également des autorisations de police. Ces services peuvent être permanents ou accidentels. Les tarifs doivent en être approuvés par le préfet de la Seine. Les propositions des services permanents sont présentées à la préfecture dans un délai de quinze jours avant la date à laquelle la société a l'intention de les exploiter ; ce délai est réduit à quatre jours pour les services accidentels. Des omnibus ou autocars peuvent être loués à des particuliers, mais le nombre maximum des voitures qui peuvent être employées à cette destination est fixé par le préfet de la Seine.

Les horaires de lignes et les tarifs sont affichés dans les bureaux, les abris et les voitures.

Les voyageurs ne peuvent prendre place dans les omnibus ou en descendre qu'en un certain nombre de points déterminés dont l'emplacement est fixé par le préfet sur la proposition de l'exploitant.

En fait, les points d'arrêt sont déterminés par une conférence sur place, réunissant des membres de l'administration de la préfecture de police, les conseillers généraux intéressés et le représentant de la Société.

Les plaques indiquant les arrêts sont rouges pour les arrêts obligatoires, et vertes pour les arrêts facultatifs. Le modèle en a été agréé par le préfet. Il peut exiger la pose des plaques sur les candélabres d'éclairage public, chaque fois que le point d'arrêt coïncide avec l'emplacement de ces appareils. Un verre de couleur peut être mis sur la partie vitrée de l'appareil pour signaler la nuit les points d'arrêt aux voyageurs. Il est également posé aux emplacements jugés convenables par le préfet, des distributeurs de numéros d'ordre.

Lorsque la plaque ne pourra être posée sur un appareil d'éclairage, le préfet peut prescrire l'emploi de poteaux dont le modèle aura reçu son approbation.

Enfin, entre vingt-et-une heures et six heures, le préfet peut prescrire, après avis de l'exploitant, l'arrêt des voitures en n'importe quel point du parcours, à la demande des usagers.

Chaque omnibus est piloté par un machiniste, et accompagné par un receveur. Celui-ci est en communication avec le machiniste au moyen d'un signal d'arrêt dont le modèle est approuvé par le préfet de la Seine, après avis de l'exploitant.

Avant le départ de la voiture, le machiniste s'assure du bon fonctionnement de ses divers organes et notamment des appareils de mise en marche et des freins, pendant que le receveur vérifie le fonctionnement du frein de secours.

Le préfet de police ou le maire de la commune dans

laquelle est organisé le service, détermine les mesures de précautions à prendre dans les voies qui peuvent offrir un certain danger. Il détermine également la vitesse maxima des omnibus dans les diverses parties du parcours. *

Le machiniste doit constamment porter son attention à la conduite de la voiture.

Le receveur assure le bon ordre dans l'omnibus par l'application des mesures édictées par le préfet de police. Le receveur doit être prévenant envers les voyageurs, surtout envers les femmes, les vieillards, les enfants. Il ne doit pas admettre dans la voiture plus de voyageurs que celle-ci ne comporte de places. L'entrée de la voiture est interdite aux individus en état d'ivresse, porteurs d'armes à feu chargées, d'objets susceptibles de gêner ou d'incommoder les voyageurs, ou les malades notoires et dont la congestion serait à redouter.

L'exploitant doit effectuer avec célérité et sans tour de faveur le transport des voyageurs, et éventuellement des marchandises.

La surveillance de l'exploitation est assurée par des agents désignés par le préfet de la Seine. Un arrêté préfectoral détermine l'organisation du service du contrôle.

Ce service veille à l'exécution des clauses de la convention et des cahiers des charges, et des prescriptions relatives à l'exploitation, notamment l'état du matériel roulant et des installations pour la réparation des véhicules, l'inscription des états de services. Il s'assure que l'exploitant se conforme aux dispositions des règlements ; il constate le mouvement de la circulation des voyageurs, et s'il y a lieu des marchandises ; les dépenses d'exploitation et les recettes. Il surveille l'arrivée et le départ des omnibus, leur propreté et celle des bureaux et abris, l'entrée et la circulation des omnibus dans les dépôts. Il prend connaissance des registres de réclamations et veille à l'exécution des mesures prescrites pour la sûreté de l'exploitation.

Les règlements relatifs au service sont soumis par l'exploit-

tant au préfet de la Seine, qui peut prescrire les modifications qu'il juge nécessaires.

L'exploitation des omnibus est en outre soumise à toutes les ordonnances du préfet de Police.

Les agents employés sur les voitures et dans les bureaux sont revêtus d'un uniforme, ou portent un numéro distinctif.

Le machiniste doit posséder les certificats de capacité délivrés par le préfet de Police.

Un registre placé dans les bureaux et au siège social de la société est destiné à recevoir les réclamations des usagers des expéditeurs et destinataires, soit contre l'exploitation, soit contre les agents. Ce registre est coté et paraphé par un agent de la préfecture de la Seine. Il est communiqué sur place aux agents du contrôle.

Aucune indemnité ne peut être allouée à l'exploitant soit à cause de l'état des voies publiques empruntées, soit à cause de privation de trafic résultant de déviations temporaires ou définitives ou nécessitées par la circulation ou les travaux de réfection des rues.

SECTION II

CAHIER DES CHARGES RELATIF A L'EXPLOITATION DES TRAMWAYS

Le réseau qui fait l'objet du cahier des charges est destiné à assurer le transport des voyageurs et éventuellement des messageries et marchandises. Ces deux derniers services seront établis après décision de l'administration et sur avis de l'exploitant. La traction est faite par un moteur mécanique dont le système est agréé par l'administration.

Le réseau comprend les lignes qui sont désignées dans un tableau joint au présent cahier des charges. Elles empruntent les voies publiques ou ferrées existantes. Dans les sections où la voie est double, il est établi des raccordements aux points fixés par l'administration qui pourra, ultérieurement

en prescrire de nouveaux ; mais le nombre des diagonales ainsi posées ne peut être supérieur au nombre de kilomètres en voie double. Lorsque la voie est unique, il est construit des garages, lesquels sont établis de façon telle que chacun d'eux soit bien en vue de celui qui le précède et de celui qui le suit, sauf exceptions autorisées par le préfet de police. Dans ce dernier cas, ce fonctionnaire prescrit des mesures spéciales et l'installation des dispositifs qu'il juge convenables pour garantir la sécurité publique et la régularité du service.

Les projets de construction du tracé des voies doivent être terminés dans le délai de deux ans à partir de la date approbative du cahier des charges. Les travaux doivent commencer dans le délai de quatre mois qui suit l'approbation du premier projet d'exécution. La plus grande célérité doit être apportée dans la poursuite des travaux qui doivent être terminés dans le délai fixé par le préfet de la Seine. Le réseau doit pouvoir être mis en exploitation complète dans les trois années suivant la date d'approbation du dernier projet. En cas de désaccord sur les conditions et délai d'exécution des parties de lignes empruntées par plusieurs réseaux, le programme d'exécution des travaux est arrêté par le préfet de la Seine, après avis de l'exploitant. Ce programme doit être adressé à l'administration dans un délai de trois mois à dater de l'approbation du cahier des charges ou de la demande des exploitants des autres réseaux.

Dans le cas où le titulaire de la ligne ne se conforme pas au programme ainsi arrêté, le préfet lui adresse une mise en demeure qui, si elle n'est pas suivie d'effets, lui permet, sauf cas de force majeure, de faire exécuter les travaux aux frais du défaillant, par l'un des exploitants intéressés.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails est fixée à un mètre quarante-quatre centimètres. La largeur du matériel roulant, toute saillie comprise ne doit pas être supérieure à deux mètres, et sa hauteur au-dessus des rails ne doit pas dépasser quatre mètres soixante centimètres, sauf

exceptions autorisées par le préfet de police. Dans la période de transformation des lignes, le matériel en service continuera à être employé même si ses dimensions sont supérieures à celles indiquées ci-dessus.

Dans les parties où la voie est double, celle-ci doit être posée de façon telle que, en alignement droit, les parties les plus saillantes entre deux véhicules qui se croisent, laissent entre elles un intervalle libre d'au moins cinquante centimètres. Toute modification à ce principe, nécessitée par des cas exceptionnels ne peut être exécutée qu'après approbation de l'autorité compétente.

Lorsque la voie ferrée est établie sur une partie de voie publique accessible à la circulation ordinaire, elle est posée au niveau du sol, sans saillie, ni dépression, suivant le profil de la voie empruntée. Une autorisation spéciale du préfet de la Seine est nécessaire pour que la voie soit établie en modifiant ce profil.

Les rails sont autant que possible compris dans un pavage en pierre qui s'étend à 50 centimètres des rails extérieurs. Lorsque la distance qui sépare le rail extérieur de la bordure du trottoir n'excède pas 55 centimètres dans les alignements droits et 75 centimètres dans les courbes, le pavage s'étend jusqu'à ladite bordure. Sauf autorisation spéciale du préfet de la Seine, le pavage est établi sur fondation en béton qui s'étend sur une largeur de 75 centimètres en dehors des rails, le tout aux frais du concessionnaire. Lorsque le revêtement de la chaussée est d'un autre genre de pavage, celui-ci est conservé dans la zone des voies si le préfet le demande.

Après l'installation du tramway, la dimension de la chaussée doit être telle qu'il existe encore entre le trottoir et le matériel du tramway, toutes saillies comprises, un espace libre d'au moins 2 m. 60. Cette largeur minima est nécessaire pour permettre le passage simultané du tramway et d'une voiture ordinaire, tout en laissant un certain jeu. De

plus, lorsque la voie passe à proximité des propriétés riveraines, il doit exister entre celles-ci et le matériel roulant un espace libre d'au moins 1 m. 40.

Lorsque la voie est établie sur accotement accessible aux voitures ordinaires, la verticale des parties les plus saillantes du matériel ne doit pas dépasser l'arête extérieure de l'accotement. Si la voie est construite sur un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur ou le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, un espace libre de 75 centimètres est ménagé entre le matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle. En cas d'obstacles isolés, l'intervalle est réduit à 60 centimètres.

La voie peut être également installée sur un accotement non accessible aux voitures ordinaires, mais seulement aux piétons. Elle repose alors sur une couche de ballast de 2 m. 30 de largeur et au moins 35 centimètres d'épaisseur totale. La couche de ballast est placée au niveau de la surface de l'accotement, et celui-ci est relevé en forme de trottoir. Les conditions exposées ci-dessus s'appliquent à la traversée des routes et chemins publics ou privés et aux voies charretières qui existent au moment de la construction du tramway. Elles s'appliquent également aux chemins et voies publiques qui seraient construits ultérieurement. En ce qui concerne les chemins privés et les passages charretiers qui viendraient à être créés, le travail serait exécuté par l'exploitant du tramway. Il lui serait alors remboursé les frais de premier établissement des travaux et en sus une majoration de 5 % pour frais généraux. L'entretien de la voie et du pavage est effectué aux frais de l'exploitant dans toute la largeur de l'accotement spécial. La voie publique réservée à la circulation des voitures ordinaires doit avoir au moins 5 mètres de largeur en dehors de l'accotement et des emplacements affectés aux dépôts de matériaux pour l'entretien de la route. La voie ferrée peut être limitée du côté de la chaussée par une bordure en

pierre faisant saillie de 15 centimètres et dont la solidité permet de recevoir sans inconvénients les chocs des roues de voitures. Du côté extérieur à la route, la saillie de la bordure peut être de 12 centimètres. L'administration peut également prescrire l'établissement d'un demi-caniveau le long des bordures. Un intervalle de 15 centimètres est réservé entre la bordure extérieure et le matériel roulant. L'intervalle est porté à 70 centimètres du côté de la chaussée. En cas d'installation en remblai ou en déblai ou encore le long d'un obstacle continu ou accidentel, les dispositions à prendre sont les mêmes que dans le cas où l'accotement est accessible aux voitures ordinaires. La saillie du rail de roulement sur l'entre-rail ne doit permettre que le passage du boudin des roues. Les dispositions pour l'écoulement des eaux sont prises par l'exploitant et à ses frais conformément aux prescriptions administratives.

Dans la traversée des villes et des villages, les voies sont noyées dans les chaussées entre les trottoirs ou les zones ou les trottoirs doivent être établis, et ce, dans les conditions décrites ci-dessus. Les largeurs à réserver sont les suivantes :

a) Pour un trottoir, 1 m. 40 à partir de l'alignement ou des propriétés riveraines ;

b) Entre le matériel roulant et le bord d'un trottoir, 2 m. 60, si le stationnement des voitures ordinaires est toléré ; 30 centimètres, s'il est supprimé ; s'il s'agit d'un refuge pour piétons dans l'entre-voie, 20 centimètres ; s'il s'agit d'un quai d'embarquement (trottoir ou refuge) 10 centimètres. Lorsque dans les traverses la voie est établie en accotement, il est procédé comme ci-dessus pour ce cas ; toutefois le préfet de la Seine peut exiger que la plate-forme de la voie soit protégée par un revêtement agréé par lui.

A l'intérieur de Paris, les rails noyés dans le sol du trottoir reposent sur des longrines en béton de ciment de 15 centimètres d'épaisseur et de 40 centimètres de largeur placées sous chaque file de rails ou sur une autre fondation équiva-

lente. Le revêtement est de l'un des types en usage pour les trottoirs à Paris.

Pour les travaux nécessitant la fourniture de matériaux neufs, ceux-ci sont de mêmes nature et qualité que ceux qui sont employés dans la chaussée. Celle-ci doit être d'état équivalent à celui existant avant l'exécution des travaux. Pour le rétablissement des chaussées pavées, il est fourni des boudins pour éviter l'emploi de demi-pavés. Les vieux matériaux provenant des chaussées et non employés dans la réparation sont à la disposition de l'exploitant. Les éléments constitutifs de la voie ferrée doivent être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Les voies sont établies d'une manière solide. Les rails posés sur accotement ou trottoirs hors Paris sont en acier et du poids de 20 kilogrammes au mètre courant. Dans les sections où la voie est sur chaussée ou sur des trottoirs dans Paris, les rails sont pourvus d'un contre-rail qui forme avec le rail une pièce unique à gorge, ou d'un contre-rail distinct. L'ensemble doit peser 40 kilogrammes au mètre linéaire. Le profil des rails doit recevoir l'agrément de l'administration. Quand la voie publique empruntée est drainée, l'administration peut exiger le drainage des aiguilles et des points bas, et la conduite des eaux à l'égout. Elle peut prescrire l'emploi de croisements et de talons d'aiguilles d'une seule pièce en acier avec garnitures métalliques de 10 centimètres pour permettre le pavage d'une façon plus normale. Elle peut également exiger que les assemblages reliant les rails ou appareils soient d'un modèle accepté par elle et que les rails soient fixés dans la fondation en béton. Les exploitants d'autres réseaux s'embranchant sur celui qui fait l'objet de ce cahier des charges supportent les dépenses supplémentaires nécessitées par l'établissement et l'entretien des appareils d'embranchement ou de traversée. Le premier exploitant peut demander à exécuter les travaux dans la limite de ses voies ou installation.

L'installation de conducteurs électriques aériens est soumise aux conditions suivantes :

Les conducteurs électriques aériens doivent être placés à sept mètres au moins au-dessus du sol de la chaussée et du trottoir sauf autorisation du préfet de la Seine. Ils sont supportés et tendus par des poteaux et consoles. Les conducteurs et leurs attaches sont établis solidement et bien entretenus pour éviter toute chute et rupture de fils. Le type des poteaux et celui des consoles doit être agréé par le préfet. Tous les poteaux situés sur refuges sont éclairés la nuit aux frais de l'exploitant aux moyens d'appareils dont le type a reçu l'agrément du préfet de la Seine.

L'administration s'est réservé le droit d'obliger le concessionnaire du service à établir des signaux apparents et lumineux la nuit aux embranchements, aux croisements et extrémités des voies uniques chaque fois que cette installation lui paraîtrait nécessaire. L'emplacement des poteaux et la longueur des consoles sont déterminés par le préfet sur la proposition de l'exploitant de façon à ne pas gêner les plantations. Lorsque les poteaux seront reconnus être une gêne pour la circulation, ils seront déplacés aux frais de l'exploitant sur réquisition du préfet de la Seine.

Si d'autres lignes empruntent les voies du réseau, l'exploitant de ces lignes pourra se servir des installations aériennes et, si l'emprunt n'excède pas deux cents mètres, il pourra être appuyé de nouveaux conducteurs sur les poteaux existants.

Il en sera de même en cas de rapprochement ou de traversée des voies. L'administration qui est chargée de l'entretien de la voie où sont implantés des poteaux peut, après avis du concessionnaire y apposer des plaques donnant des indications au public. Lorsque les fils électriques aériens empêcheront le passage de chargements exceptionnels, ils seront coupés sur avis du préfet de la Seine. Cette coupure aura lieu entre la fin et le commencement du service. Les

manœuvres nécessaires à l'enlèvement des fils sont exécutés par les agents de l'exploitant sur réquisition du service du contrôle. Les frais résultant de cette opération sont remboursés par le bénéficiaire des travaux.

Les voitures ne laissent et ne prennent des voyageurs qu'aux points désignés. Ceux-ci sont signalés au public par des plaques d'un modèle spécial approuvé par le préfet de la Seine, ou fixées sur les appareils d'éclairage. Après accord avec le préfet de police, les distributeurs de numéros d'ordre sont installés aux points d'arrêt indiqués par le préfet de la Seine.

Des bureaux d'attente pour les voyageurs sont établis aux endroits fixés dans un tableau joint au cahier des charges. D'autres abris peuvent être édifiés sur divers points à trafic important. Il peut en être établi après accord entre les deux préfets, et avis de l'exploitant sur prescriptions du préfet de la Seine, aux endroits où les nécessités du service l'exigent. La forme et les dimensions de ces édicules sont arrêtées par le préfet. Sur la zone militaire, ce ne seront que des baraquements mobiles.

Les bureaux d'attente sont gardés, chauffés et éclairés. Les tableaux des horaires des lignes y sont affichés ainsi que dans les abris. Il en est de même des tarifs, points d'arrêt et avis de service.

Les bureaux d'attente d'une même ligne sont mis en communication téléphonique entre eux, avec le dépôt et la station de distribution d'énergie électrique, le dépôt est en outre relié au réseau téléphonique de l'Etat.

L'exploitant du réseau de trainways a à sa charge l'entretien de la chaussée dans les parties où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires. Cet entretien est réduit aux zones comprises entre les rails extérieurs, l'entre-voie et la partie qui sert d'accotement telle qu'elle a été définie plus haut. Il est procédé à la réfection ou au relevé à bout de ces zones en même temps que l'administration fait les

mêmes travaux sur l'autre partie de la route. En dehors de l'enlèvement des ordures ménagères, les accotements sont maintenus en bon état d'entretien et de propreté aux frais de l'exploitant.

Lorsque les types de rails et d'appareils divers ne donnent pas à l'usage toutes les garanties nécessaires, ils sont remplacés par d'autres approuvés par l'administration lorsque le renouvellement des premiers est devenu indispensable.

Lorsque la construction de la voie ferrée oblige la démolition de parties de la route en dehors de la zone des voies, ces parties sont refaites aux frais de l'exploitant qui en assure l'entretien pendant un an à dater de la réception provisoire des travaux de réfection. Il en est de même pour tous les ouvrages souterrains.

Pendant toute la durée de son exploitation, la société doit prendre à sa charge toutes les dispositions qui lui sont prescrites pour permettre ou faciliter l'exécution sur ou sous les voies publiques empruntées par les voies de tramways, des travaux autorisés concernant la construction, la réparation ou la modification de la chaussée et des égouts.

L'application de ces dispositions du cahier des charges a donné lieu à bien des procès entre les anciennes compagnies et l'administration. Des difficultés continuent encore à se faire jour à l'heure actuelle sur l'interprétation de ce texte. Mais le réseau appartenant au département, celles-ci sont tranchées par le préfet de la Seine.

Un tableau joint au cahier des charges détermine pour chaque ligne le nombre minimum de voyages à faire dans chaque sens. Les horaires sont approuvés par le préfet de police qui peut les modifier après avis de l'exploitant, si les besoins du service l'exigent. L'augmentation des départs peut s'effectuer pour la totalité des parcours ou seulement pour des parcours partiels aboutissant à des terminus intermédiaires.

Dans Paris les trains sont formés de 2 voitures au plus

et la longueur totale ne peut pas dépasser 26 mètres sauf autorisation spéciale pour les trains ouvriers de certaines lignes. Extra-muros les trains peuvent se composer de trois voitures mais la longueur totale ne doit pas dépasser 40 mètres. Sur la ligne de Paris à Arpajon, les trains tant de voyageurs que de marchandises peuvent être composés de 6 wagons ; la longueur totale ne doit pas dépasser 60 mètres.

La vitesse des trains, est fixée à 20 kilomètres dans les traverses et à 30 kilomètres hors traverses.

Dans chaque train, le nombre des places de deuxième classe est au moins double de celui des premières, sauf exception autorisée. Aucune affiche de publicité ne peut être apposée à l'extérieur des voitures sans autorisations du préfet de police.

Les lignes sont divisées en sections, bien qu'en banlieue le tarif soit kilométrique. Les tarifs appliqués sont les mêmes que pour les omnibus dans Paris en ; banlieue les tarifs sont établis sur les bases suivantes :

	1 ^{re} Classe	2 ^e Classe
Section de moins de 900 mètres...	0 fr. 35	0 fr. 25
Section de 900 à 2.000 mètres....	0 fr. 50	0 fr. 35
Section de 2.000 à 3.000 mètres....	0 fr. 75	0 fr. 50

Pour les parcours supérieurs à trois mille mètres, le tarif kilométrique est appliqué. Les tarifs sont doublés dans les voitures partant des terminus dans Paris ou de la barrière après minuit trente, et avant 5 heures du matin.

Il existe sur les lignes de tramways des services à tarif réduit dits « services ouvriers » pour toutes les voitures arrivant à leur terminus extrême dans Paris avant 8 h. 30 du matin. Les voyageurs qui empruntent ces services paient à toutes places le tarif de deuxième classe et moyennant un léger supplément, ils peuvent obtenir un billet d'aller et de retour valable sur la section où il a été délivré le jour même

et dans les voitures circulant en sens inverse du voyage du matin.

Les conditions de transport des mutilés sont les mêmes que dans les omnibus automobiles. Les enfants âgés de moins de 4 ans sont transportés gratuitement à condition d'être tenus sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

Les paquets peu volumineux et pesant moins de 10 kilogrammes sont transportés en franchise. Sur toutes les lignes circulant dans le périmètre des Halles, les colis sont admis dans les voitures et transportés sous la surveillance de leurs propriétaires qui acquittent pour ce fait le prix d'un billet de deuxième classe, jusqu'à 25 kilogrammes et le prix de 2 billets de 25 à 50 kilogrammes.

Les chiens et animaux de petite taille sont admis dans les voitures à condition d'être mis dans des paniers. Il est demandé pour leur transport le même prix qu'aux voyageurs qui les portent.

Sur la ligne de Paris à Arpajon, il existe un tarif spécial pour les chiens et de nombreux tarifs marchandises. Les trains de marchandises circulent la nuit dans Paris pour l'approvisionnement des Halles centrales.

Les bagages des voyageurs sont transportés sur cette ligne en franchise jusqu'à concurrence de 30 kilogrammes par personne.

Les transports des voyageurs, denrées et marchandises de toutes espèces doivent être effectués avec soin, sans priorité ni tour de faveur. Les marchandises sont remises aux gares et les bagages et messageries sont en outre acceptés aux stations. Les colis et objets expédiés sont inscrits sur un registre spécial tant à la gare de départ qu'à celle d'arrivée. Le registre de la gare de départ porte en sus le prix total du transport. Toute expédition peut être constatée par une lettre de voiture si l'expéditeur le requiert. Il en lui est alors remis un exemplaire ; dans le cas contraire, il est délivré un récépissé sur lequel sont portés les poids de la marchandise, sa désignation,

le prix du transport et le délai dans lequel il doit être effectué.

Les denrées et colis expédiés en grande vitesse doivent être remis à la gare trois heures au moins avant le départ du train. Ils sont mis à la disposition du destinataire deux heures après l'arrivée de ce train. Les colis expédiés en petite vitesse sont mis en route le lendemain de leur réception sauf si ce jour est férié ou un dimanche ; dans ce cas l'expédition n'a lieu que le deuxième jour. La durée du trajet est fixée par le préfet. Les colis sont à la disposition des destinataires le lendemain de leur arrivée en gare. Les tarifs appliqués sont différents suivant qu'il s'agit de grande ou de petite vitesse. Le préfet détermine les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations ainsi que les dispositions relatives au transport des trains de nuit à destination des Halles. Les frais accessoires (camionnage, enregistrement, magasinage, etc.), sont fixés par le préfet sur la proposition de l'exploitation. Le factage et le camionnage sont assurés par la société dans le rayon de l'octroi et dans les communes de plus de trois mille habitants situées à moins de cinq kilomètres de la gare. Les destinataires et expéditeurs peuvent également assurer eux-mêmes le camionnage de leurs marchandises. Le prêt et l'envoi du matériel sur embranchements particuliers font l'objet d'un tarif spécial.

Le cahier des charges prévoit également le paiement d'un péage pour l'emprunt des voies de chaque réseau. Cette question ne se pose plus à l'heure actuelle. L'emprunt des voies du réseau départemental par les trains maraîchers venant de la grande banlieue a été réglé sur des bases autres que celles prévues en 1910 qui visaient le transport des voyageurs sur les troncs communs. S'il est décidé d'abaisser les tarifs, ceux-ci ne peuvent être relevés par la suite qu'après un délai de trois mois. Les tarifs abaissés sont soumis à l'homologation du Ministre des Travaux publics.

Toute modification de tarif proposée doit être portée à la

connaissance du public au moins un mois avant la date de sa mise en application.

Il est interdit de faire des arrangements particuliers concernant les tarifs de transport avec d'autres entreprises si les faveurs qui leur seraient accordées n'étaient applicables à toutes entreprises desservant les mêmes voies.

Les fonctionnaires du service du contrôle sont transportés gratuitement et ont accès sur les machines, dans les ateliers, dépôts et sous-stations sur le vu d'une carte personnelle délivrée par l'exploitant.

Enfin, les sacs de dépêches de l'administration des Postes sont transportés par les trains réguliers et déposés dans un coffre fermant à clef. Les convoyeurs, s'il en existe, sont placés à côté du coffre. Les lettres sont également transportées dans des petites boîtes accrochées aux voitures. La pose et la levée des boîtes sont opérées par les agents des postes. Le prix de ces transports est effectué par l'administration postale conformément aux tarifs homologués. Les dépenses supplémentaires occasionnées par le services des postes sont payées en sus.

Nous avons examiné déjà presque tous les textes généraux réglementaires ou conventionnels qui régissent l'exploitation des transports en commun. Il nous reste à ce point de vue à exposer les textes particuliers qui intéressent les trois branches du trafic : omnibus, tramways et bateaux. L'un d'eux applicables aux tramways et chemins de fer a été prévu par la loi de 1913 : c'est le règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local.

CHAPITRE V

LOIS, DÉCRETS ET ORDONNANCES RELATIFS A L'EXPLOITATION

SECTION I

EXPLOITATION DU RÉSEAU « OMNIBUS »

L'exploitation des Omnibus est soumise aux dispositions particulières du décret du 31 décembre 1922 dit « Code de la Route » et à celles de l'ordonnance de Police du 18 mars 1925.

Code de la route.

Le Code de la route, en dehors des règles générales de circulation a imposé aux entrepreneurs de services publics de transports en commun diverses obligations qui sont exposées dans son chapitre IV.

C'est ainsi que pour effectuer un service quelconque non subventionné, il est nécessaire de déclarer au préfet du département dans lequel on veut effectuer ce service, les renseignements suivants : siège principal de l'établissement, nombre de voitures possédées, nombre de places dans chaque voiture mise à la disposition du public, les horaires et les terminus des lignes. En cas de changement dans l'un quelconque des renseignements fournis, une nouvelle déclaration doit être établie.

Lorsque la préfecture a reçu cette déclaration, elle fait vérifier les voitures afin de se rendre compte qu'elles ne présentent aucun vice de construction susceptible d'être la

cause d'accidents et que les conditions nécessaires pour assurer la commodité et la sécurité des voyageurs sont remplies, cette visite est renouvelée chaque fois que l'autorité le désire. Elle a lieu en présence du commissaire de police ou du maire de la commune ou de son délégué. L'entrepreneur peut avoir un expert pour opérer avec l'expert officiel. En cas de désaccord, le préfet statue sur les avis de chacun d'eux. La visite des voitures a lieu à l'un des principaux établissements de l'entrepreneur et aux frais de celui-ci.

Après réception du véhicule, le préfet délivre à l'entrepreneur une autorisation de circuler. Un extrait des autorisations accordées est adressé au directeur des contributions indirectes qui les inscrit sur un registre spécial et délivre l'estampille prévue par la loi. Si après une visite il est constaté que la voiture ne satisfait plus aux conditions, le retrait de circulation est prononcé par le préfet.

Les organes moteurs doivent être disposés de façon à éviter tout danger d'incendie ou d'explosion, et que leur fonctionnement ne soit pas une source de dangers. Ils doivent être munis d'un silencieux.

La disposition du véhicule doit être telle que le conducteur voie parfaitement ce qui se passe en avant. Il doit pouvoir actionner de son siège les organes de manœuvre tant avant qu'arrière et consulter les appareils indicateurs tout en surveillant la route.

L'omnibus doit être pourvu de deux systèmes de freinage indépendants et suffisamment puissants pour pouvoir l'immobiliser en tout lieu. L'un des dispositifs doit immobiliser l'une au moins des roues d'arrière.

Pendant la nuit, les omnibus se signalent à l'avant par deux feux blancs et par un feu rouge à l'arrière et placé à gauche. Lorsque ces voitures circulent sur une route, elles doivent posséder un feu éclairant celle-ci à cent mètres au moins en avant lorsque la vitesse est supérieure à douze kilomètres à l'heure.

L'intérieur des omnibus doit assurer la sécurité et la commodité des voyageurs. Chaque voiture porte à l'extérieur et très visiblement outre l'estampille des contributions indirectes, le nom et le domicile de l'entrepreneur, et les indications relatives à l'itinéraire suivi. Le nombre et le prix des places sont affichés à l'intérieur. Les tarifs ne peuvent en être changés qu'après un affichage d'au moins huit jours pleins dans les voitures et les bureaux.

Les conducteurs des voitures doivent être pourvus d'un permis de conduire portant la mention « transports en commun », être porteurs d'un certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire de la commune de l'intéressé et avoir au moins l'âge de vingt ans. Dans les terminus ou haltes, il est interdit aux receveurs et aux machinistes d'abandonner ensemble leurs voitures tant que le moteur est en mouvement. Avant de donner le signal du départ, l'un ou l'autre des agents doit s'assurer que les dispositifs de sécurité sont en place. Pendant la marche, la liberté de la route est accordée au matériel de transports en commun. Les autres voitures doivent dégager le passage sous peine de procès-verbal.

Dans les bureaux terminus des lignes, comme dans les bureaux de passage, un registre coté et paraphé est mis à la disposition des voyageurs pour enregistrer les plaintes qu'ils pourraient avoir à formuler contre le service ou le personnel.

De plus, le décret que les préfets peuvent édicter des règlements plus sévères. Nous allons les exposer ci dessous plus particulièrement en ce qui concerne la circulation dans le ressort de la préfecture de police.

Ordonnance de police .

La circulation à droite est la règle générale. Dans les voies à sens unique, toute la largeur de la chaussée peut être empruntée par toutes les voitures. Les conducteurs doivent être

maîtres de leur vitesse. Ils sont tenus de ralentir, ou même d'arrêter lorsque le véhicule dont ils ont la charge peut être une cause d'accident, de gêne ou de désordre et notamment l'arrêt est prescrit à proximité des arrêts fixes ou facultatifs de tramways pour laisser monter ou descendre les voyageurs.

Toute voiture en doublant une autre doit passer à gauche, sauf pour les tramways qui sont doublés à droite lorsqu'ils circulent sur le milieu des chaussées. Tout conducteur qui modifie le sens de marche de sa voiture, ou s'arrête, doit par un signe avertir ceux qui le suivent. Il doit signaler son approche à proximité des croisements ou bifurcations et céder le pas aux voitures qui viennent à sa droite. Ont seuls la priorité de passage et dans l'ordre suivant : les voitures d'incendie se rendant à un sinistre, les tramways, les ambulances municipales. La circulation des véhicules sur la voie ferrée des tramways est autorisée sous réserve que les dites voitures se garent au premier avertissement et ne suivent pas la voie d'une façon continue. La circulation y est interdite dans les endroits où le passage a été réservé aux seules voitures de tramways.

Dans les agglomérations : les voitures automobiles signalent leur approche au moyen d'une trompe ou d'un instrument à son grave à l'exclusion de tout autre. Les roues doivent être munies de bandages en caoutchouc. Les organes moteurs sont disposés de façon à éviter tout danger, et leur fonctionnement ne doit pas en être une source. Le champ visuel du conducteur doit être libre, tant en avant de lui que sur les côtés. Les appareils que cet agent doit consulter ou manœuvrer sont placés de façon telle qu'ils lui permettent toujours de surveiller sa route. Les freins doivent, en tout lieu et à tout instant, immobiliser la voiture. La vitesse des voitures transportant des personnes et munies comme les omnibus automobiles de bandages élastiques ne peut dépasser vingt-cinq kilomètres à l'heure. Celles qui portent des bandages pneumatiques peuvent atteindre trente-cinq kilomètres

à l'heure. Le poids en charge de ces véhicules est en effet compris entre quatre mille et huit mille kilogrammes.

En sus de ces dispositions générales, l'ordonnance de police en a prévu d'autres qui ne sont applicables qu'aux voitures de transport en commun autres que les tramways.

C'est ainsi que la déclaration de service fait l'objet d'une autorisation administrative, qui, en dehors des règlements sur la matière, détermine les conditions particulières auxquelles sont soumis les entrepreneurs. Les propositions concernant l'exploitation sont présentées à l'administration. S'il y a lieu de les modifier, l'entrepreneur est entendu, sauf en cas d'urgence, où il est statué d'office.

Les voitures sont signalées la nuit par deux feux blancs à l'avant. En rase campagne, elles portent en outre un autre feu susceptible d'éclairer la route à cent mètres si la vitesse de marche est supérieure à douze kilomètres à l'heure.

Lorsque les voitures sont fermées, elles sont pourvues d'appareils dont la puissance d'éclairement doit permettre la lecture à toutes les places assises.

Sauf autorisation spéciale, les omnibus effectuant un service non exclusivement urbain, doivent être munis d'un indicateur de vitesse visible à la fois par le machiniste et les usagers. Une marque est faite sur l'appareil pour signaler la vitesse maxima qui ne peut être dépassée. Sur les voitures circulant sur des itinéraires dangereux, l'administration peut imposer la présence d'un appareil limitant automatiquement la vitesse du moteur ou encore un enregistreur de vitesse signalant les dépassements. Ces appareils devront être constamment en excellent état d'entretien.

Lorsque l'entreprise comporte plusieurs lignes, il est formellement interdit sans l'autorisation du préfet de police de transférer les numéros de police des voitures d'une ligne à l'autre. Lorsque les lignes ont des points communs et correspondent entre elles, un avis est affiché tant dans les voi-

tures que dans les bureaux et abris ou points d'arrêt où la correspondance est susceptible de s'effectuer.

Les bureaux et abris sont ouverts et supprimés après autorisation de la préfecture de police. L'administration en approuve les types et les dimensions. Ces édicules doivent être bien entretenus et propres ainsi que leurs abords. Les bureaux sont gardés pendant la durée du service. Ils sont chauffés pendant l'hiver et éclairés depuis la chute du jour. Les articles 34 à 45 du Code de la Route y sont constamment placardés par les soins des entrepreneurs.

Les contrôleurs qui ont la surveillance d'un bureau ne peuvent l'abandonner pendant la durée de leur service.

Sauf autorisation spéciale, chaque omnibus automobile est confié à deux agents : un machiniste et un receveur. Dans les arrêts de même qu'aux stations, il leur est interdit de quitter ensemble la voiture si le moteur reste en mouvement.

Tous les agents en service tant dans les bureaux que sur les voitures doivent déférer aux demandes de renseignements des voyageurs.

Lorsqu'il n'y a pas de chaînes pour canaliser les voyageurs, l'admission dans les voitures se fait au moyen de numéros d'ordre pris soit au bureau, soit à un bloc à souches placé au point même de l'arrêt. L'appel des numéros est obligatoire quand le nombre de places de deuxième classe disponibles est inférieur à celui des voyageurs qui désirent emprunter la voiture. L'admission a lieu dans l'ordre des numéros en commençant par les plus bas. Cependant la priorité est réservée sur les voyageurs ordinaires même munis de numéros d'ordre aux personnes qui ont droit à cet avantage en vertu d'ordonnances spéciales (mutilés de guerre et aveugles, mutilés du travail, femmes en état de grossesse avancée, porteurs d'enfant du premier âge). Des places numérotées leur sont réservées dans les voitures bien qu'elles puissent être occupées par des voyageurs ordinaires. Ceux-ci les cèdent aux ayants droit dans l'ordre des numéros.

Aux points d'arrêt munis de distributeurs, les numéros sont à la disposition des voyageurs qui ne doivent en prendre que le nombre qui leur est nécessaire pour eux et les personnes qui les accompagnent.

Le personnel en service sur les voitures doit y maintenir l'ordre et ne pas y admettre d'individus malpropres, en état d'ivresse ou porteur de paquets gênants. Il est interdit de fumer à l'intérieur des voitures, de crachier sur les parquets et de tenir de la plateforme des chiens en laisse.

L'admission des chiens et des animaux de petite taille est autorisée à la condition que les animaux soient enfermés dans un panier, et que le contenu du panier soit déclaré pour permettre le paiement du prix du transport.

Sur les voitures qui transportent les colis, une partie de la plate-forme leur est réservée.

Lorsque toutes les places de la voiture sont occupées le receveur fait apparaître le signal « complet ». Ce signal est éclairé la nuit. Le receveur ne prend alors aucun voyageur tant qu'une vacance ne s'est pas produite.

Avant de donner le signal du départ, l'agent chargé de ce soin s'assure que les dispositifs de sécurité sont en place. La manœuvre de la fermeture de l'accès doit être des plus simples. Lorsque l'omnibus est pourvu d'un receveur le machiniste ne démarre que sur l'ordre de ce préposé. Le receveur a à sa disposition un frein de secours.

Le paiement du prix de la place dans les voitures est constaté par la présence entre les mains des voyageurs de cartes ou billets ou tickets détachés d'un carnet. Ces divers titres de transport doivent être présentés à toute réquisition des agents de l'exploitation.

Lorsqu'il existe un receveur sur la voiture, celui-ci est en relation avec le machiniste à l'aide d'un signal particulier qui lui permet de donner le départ ou de demander l'arrêt immédiat. Lorsqu'il n'y a pas de receveur, ce sont les voyageurs qui actionnent ces divers signaux. Les portières des voitures

sont alors ouvertes et fermées par le machiniste qui les manœuvre sans quitter sa place.

Les arrêts sont annoncés dans les voitures par les préposés. Celles-ci sont arrêtées le plus près possible des trottoirs ou refuges pour que les voyageurs puissent y accéder ou les quitter sans danger. Le signal du départ n'est donné, ou l'omnibus remis en route, que lorsque les personnes qui y montent ont pris pied sur la plate forme.

Enfin, il est défendu aux voyageurs de prendre plus de numéros d'ordre qu'il n'est besoin, de monter dans les voitures avant leur tour, de se placer hors des places qui leur sont affectées normalement, de gêner le passage des employés là où il est réservé. Il est également interdit de monter dans les omnibus en surnombre sans autorisation spéciale, de troubler l'ordre dans les voitures, d'actionner les divers appareils et de détériorer les inscriptions intéressant le service.

SECTION II

TRAMWAYS ET CHEMINS DE FER

Loi du 15 juillet 1845.

Cette loi qui intéresse l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général est également applicable aux chemins de fer d'intérêt local, en vertu de l'article 43 de la loi du 31 juillet 1913, à l'exception de l'article 4 qui a trait à la clôture des voies, en tout ce qu'elle n'a pas de contraire à celle-ci. Nous allons en exposer rapidement l'économie.

Les chemins de fer concédés par l'Etat font partie de la grande voirie, et les lois et règlements qui régissent la matière leur sont applicables quant à la conservation des abords et ouvrages de la voie ferrée. Les servitudes de grande voirie sont imposées aux propriétés riveraines d'un chemin de fer. Aucun mur ne peut être élevé à une distance inférieure à deux mètres de l'emprise du chemin de fer ou d'une

ligne située à un mètre cinquante du rail extérieur. Un décret détermine les formalités à accomplir par les propriétaires pour maintenir et entretenir dans l'état où elles se trouvent les constructions existantes lors de l'établissement d'une voie ferrée nouvelle et à proximité. La loi précise les interdictions diverses concernant les dépôts de matériaux et objets dans une certaine limite de la voie.

L'expropriation pour cause d'utilité publique s'applique lors de la construction de la voie ferrée. Les indemnités sont réglées conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841. Les contraventions sont poursuivies comme en matière de grande voirie.

Lorsque l'exploitant d'un chemin de fer contreviendra aux dispositions des cahiers des charges ou des décisions résultant de ces dispositions en ce qui concerne la navigation et la viabilité des routes et l'écoulement des eaux, procès-verbal en sera dressé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Mines ou les conducteurs, gardes-mines et piqueurs assermentés. Dans les quinze jours, les procès-verbaux sont notifiés aux intéressés administrativement par les soins du préfet, et transmis au conseil de préfecture. L'amende encourue varie entre trois cents et trois mille francs. L'administration peut prendre immédiatement toute disposition nécessaire pour pallier le danger. Les frais en sont recouvrés sur les chemins de fer comme pour les contributions directes.

Le titre le plus intéressant de cette loi est évidemment le troisième puisqu'il expose les mesures répressives relatives à la sécurité de la circulation sur la route ferrée. C'est le code pénal ferroviaire.

La réclusion est applicable à quiconque aura volontairement entravé la marche des convois, provoqué un déraillement. Si l'accident a causé la mort de quelqu'un, la peine de mort est encourue ; s'il n'y a que blessures, la condamnation est celle des travaux forcés à temps. Si les mêmes crimes ont

été commis au cours d'émeute, les chefs ou provocateurs sont punis des mêmes peines que les auteurs, mais la peine de mort est remplacée par celle des travaux forcés à perpétuité.

Quiconque aura menacé sous conditions, et par écrit de commettre les mêmes crimes sera passible de trois à cinq ans de prison. Si la menace est faite sans condition, la peine est réduite: trois mois à deux ans de prison et une amende de cent à cinq cents francs. Si la menace sous condition est verbale, la peine encourrue est celle d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs. Dans tous les cas, le jugement pourra condamner le coupable entre deux et cinq ans d'interdiction de séjour.

Une peine de huit jours à six mois de prison et une amende de cinquante à mille francs est encourrue par quiconque aura causé involontairement un accident ayant occasionné des blessures. Si l'accident a entraîné la mort de quelqu'un la peine est portée entre six mois et cinq ans de prison et l'amende entre trois cents et trois mille francs.

Tout mécanicien ou conducteur, garde-freins qui abandonne son poste pendant la marche du convoi est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Toute contravention aux règlements d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, ainsi qu'aux arrêtés des diverses autorités administratives, est puni d'une amende de seize à trois mille francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende est portée au double et le délinquant peut en outre être condamné à un emprisonnement de trois jours à un mois.

Les exploitants des chemins de fer sont responsables des dommages causés par leurs préposés.

Les agents assermentés pourront verbaliser sur la ligne à laquelle ils sont affectés. Les procès verbaux qu'ils auront dressés sont visés pour timbre et enregistrés en débet. Ils font foi jusqu'à preuve contraire. Ils doivent être affirmés

dans les trois jours à peine de nullité devant le juge de paix ou le maire du lieu du délit ou de la contravention ou de la résidence de l'agent.

Toute attaque ou résistance avec violence ou voies de fait envers les « cheminots » dans l'exercice de leurs fonctions est punie des peines de la rébellion suivant les distinctions qu'en fait le Code pénal. Les circonstances atténuantes pourront être accordées aux condamnés pour tous les crimes et délits énumérés ci-dessus.

En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits, la peine la plus forte est seule prononcée. Les peines encourues pour des faits postérieurs à ceux qui ont amené la poursuite peuvent être cumulées sans préjudice des peines de la récidive.

Comme il a été facile de s'en rendre compte, cette loi édicte des peines très sévères envers les délinquants en matière de chemins de fer, et même envers les agents de la compagnie dont une défaillance dans l'exécution de leur service a provoqué un accident. Son application aux voies ferrées d'intérêt local et surtout aux tramways permet de surveiller d'une façon efficace le paiement du prix de la place par les usagers et de sévir contre les fraudeurs. Mais, hélas ! son application aux machinistes des tramways dans les accidents qui ont lieu sur la voie publique où la circulation est à certaines heures très intense, fait que ces agents sont punis de peines trop sévères et dont la responsabilité n'est pas toujours établie d'une façon bien probante.

DÉCRET DU 11 NOVEMBRE 1917.

Portant règlement d'administration sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et local.

Le décret pose en principe que pour les voies ferrées d'intérêt local, les attributions conférées au ministre des Tra-

vaux publics sont exercées par les préfets des départements et par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Les préfets statuent sur le rapport du service du contrôle.

Les voies ferrées d'intérêt local sont soumises soit à ce régime propre soit à celui des tramways. Pour les lignes existantes avant la promulgation de ce décret, un décret rendu en Conseil d'Etat, après avis des compagnies, détermine celles auxquelles le régime des tramways urbains est applicable.

Des décrets spéciaux déterminent les règles applicables aux voies ferrées établies sur les quais des ports.

Les lignes exploitées en régie directe sont soumises également au présent règlement.

Dans le réseau des T. C. R. P., la ligne de Paris à Arpajon est voie ferrée d'intérêt local. Les autres lignes du réseau sont soumises au régime des tramways urbains.

Des arrêtés du préfet dans le département duquel elles se trouvent règlent les mesures assurant le bon ordre dans les gares et leurs dépendances qui sont accessibles au public. Ces arrêtés ne sont exécutoires qu'après approbation du ministre des Travaux publics.

Lorsque la voie ferrée est établie sur les voies publiques, la compagnie ne peut réclamer de dommages-intérêts pour les dégâts occasionnés à la voie ferrée par le roulage ordinaire, ni du fait des conséquences de l'état de la chaussée ou de son entretien qui aggraveraient les charges d'entretien de la voie. Par contre les dommages causés aux tiers par la construction et l'exploitation du chemin de fer sont à la charge de l'exploitant. Lorsque des travaux à exécuter sur la voie publique ont pour conséquence d'en interrompre la circulation la compagnie de transport en est avisée, ainsi que l'autorité concédante. Celle-ci peut obliger la compagnie à maintenir les communications en déplaçant ses voies moyennant indem-

nité s'il y a lieu. Si les travaux sont exécutés dans l'intérêt de la circulation, la mise en demeure est prononcée par l'autorité concédante et l'indemnité est versée par celle-ci. (Nous avons vu que dans ce cas le cahier des charges met les travaux de la compagnie à la charge de cette dernière).

Lorsque les travaux sont exécutés dans un intérêt tout autre, la compagnie a droit à une indemnité et la mise en demeure de maintenir les communications n'est adressée qu'après accord entre le concédant et le service qui bénéficie des travaux. L'accord porte sur la nécessité de maintenir les communications par voie ferrée et la part de chaque intéressé dans le paiement de l'indemnité. En cas de désaccord, le ministre autorise le raccordement et fixe la part d'indemnité due par le concédant, le surplus étant à la charge des services intéressés par les travaux. La modification ou la suppression d'une voie ferrée peut être prononcée à la requête de l'autorité administrant la voie publique sur laquelle elle est construite. L'indemnité qui peut être allouée s'il y a lieu est, suivant les cas, accordée à l'exploitant ou au concédant. Cependant, le déplacement définitif des voies ferrées aux frais de l'administration chargée de la voie publique, ne donne pas lieu à indemnités. La compagnie est tenue de placer des contre-rails aux points qui lui sont désignés. Le concédant détermine les sections de la ligne où la voie est établie avec rails noyés dans le sol au niveau de la chaussée, et celles où elle est placée sur accotement non accessible aux voitures ordinaires. Le cahier des charges détermine, comme nous l'avons vu, les conditions d'installation de la voie ferrée et celles de son entretien sur la voie publique. Dans les parties où l'entretien est à la charge de l'exploitant, le préfet y pourvoit d'office si la compagnie est défaillante et aux frais de celle-ci, sans préjudice de sa mise en déchéance. Les avances sont recouvrées au moyen d'états rendus exécutoires par le préfet.

Les voies et les installations sont tenues en bon état d'en-

retien et les mesures prises à cet effet sont communiquées au Ministre des Travaux publics.

Les installations des gares doivent être établies de telle façon que les manœuvres et la circulation des trains puissent s'effectuer sûrement, sans risque d'accidents. Dans le cas où les mesures prises seraient jugées insuffisantes, le ministre, après avoir entendu la compagnie, prescrit celles qu'il croit nécessaires au bon entretien, et met la compagnie en demeure d'assurer la marche régulière du service.

Sur les lignes de chemins de fer, un certain nombre d'agents spécialement affectés assurent la surveillance, la manœuvres des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie. Si le ministre estime que le nombre de ces agents est insuffisant, il le fixe lui-même, après avoir entendu l'avis de l'exploitant. Il peut même prescrire que le personnel chargé des services de sécurité ne doit pas être distrait de ce travail pour en assurer un autre.

Lorsqu'il existe des passages à niveau de voie de terre, il est établi des barrières, sauf exceptions autorisées par le ministre. Les conditions de services aux barrières, leur mode et la garde sont réglées par le ministre après propositions motivées de la compagnie. Il en est de même lorsqu'il s'agit de voies ferrées d'intérêt local. S'il s'agit de passages à niveaux de voies ferrées, le ministre arrête toutes les dispositions à prendre, après avis des compagnies et prescrit les mesures susceptibles d'assurer la sécurité des convois aux bifurcations.

Si la voie ferrée est établie sur la voie publique, la compagnie prend à sa charge les mesures nécessaires qui lui ont été prescrites pour assurer la liberté et la sécurité tant des voitures que des convois. Les gares sont éclairées la nuit pendant le service, ainsi que leurs abords. Après avis de la compagnie, le ministre détermine les conditions d'éclairage des passages à niveau et des tunnels.

En ce qui concerne les tramways urbains, les bureaux d'at-

tente gardés sont seuls éclairés pendant la durée du service, mais le préfet peut, après avis de la compagnie et sur rapport du service du contrôleur prescrire pendant le même temps lléclairage des abris non gardés.

Le matériel en exploitation est construit, après autorisation ministérielle, avec des matériaux de première qualité. La compagnie produit à ce sujet à l'appui de sa demande tous renseignements susceptibles d'éclairer le ministre. Le matériel circulant sur le réseau et n'appartenant pas à l'exploitant est admis dans les conditions fixées par le ministre. Ce matériel doit remplir les conditions nécessaires pour assurer la sécurité des agents des trains et des voyageurs.

Pour chaque locomotive, il existe un état des services qu'elle fournit. Cet état est transcrit sur un registre continuellement mis à jour et donnant les renseignements : date de mise en service, travail accompli, réparations ou modifications, renouvellement des diverses pièces. Un registre spécial est tenu pour les essieux de locomotive et un autre pour les tenders qui portent outre le numéro de chaque essieu, la date de mise en service, l'épreuve subie, le travail effectué, les accidents, les réparations. Ces registres sont présentés sur leur demande aux agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation. Les essieux de tous les véhicules portent un poinçon indiquant la provenance et la date de fourniture.

La mise en service des locomotives n'a lieu qu'après autorisation du service du contrôle, et après avoir subi les épreuves prescrites par les règlements.

Sauf autorisation spéciale du ministre, des appareils diminuant la production de fumées incommodes, empêchant la sortie des flammèches par la cheminée, et les fragments des combustibles de la grille doivent être apposés sur les locomotives.

Les voitures destinées aux voyageurs doivent être commodes. Les dimensions minima de la place affectée à chaque

voyageur sont déterminées par le ministre, après avis de la compagnie. Le nombre de voyageurs, tant assis que debout qui peuvent prendre place dans chaque voiture est indiqué dans chacune d'elle. Chaque véhicule est pourvu d'un dispositif de fermeture dont la manœuvre est des plus simples. S'il existe sur les voitures des réservoirs à gaz ou à vapeur sous pression et en vue de la force motrice, il est tenu des registres spéciaux sur lesquels sont portés les renseignements suivants : numéro d'ordre de la voiture, provenance des réservoirs, date de mise en service, épreuves initiales, essais ultérieurs, accidents et réparations. Ces registres sont comme ceux afférents aux locomotives, à la disposition des agents du contrôle.

Le service du contrôle délivre l'autorisation de mise en service des voitures à voyageurs, mais il est nécessaire d'y joindre l'estampille délivrée par la direction des contributions indirectes.

Les véhicules circulant sur les réseaux portent la désignation du chemin de fer auquel ils appartiennent, un numéro d'ordre et en outre pour les voitures à voyageurs l'indication de la classe, des compartiments et l'estampille dont il vient d'être question. Ces diverses indications figurent soit sur la caisse soit sur les côtés du châssis.

Le matériel en exploitation doit être maintenu en bon état d'entretien. La compagnie fait connaître au ministre, les dispositions qu'elle a prises à ce sujet, et, en cas d'insuffisance le ministre prescrit celles qu'il juge nécessaires à la sécurité et à l'hygiène publique.

Après avoir reçu les explications de la compagnie, le ministre peut retirer de la circulation les véhicules dont les conditions n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation.

En dehors des tramways urbains, tout train de voyageurs doit avoir un nombre suffisant de voitures de chaque classe sauf autorisation spéciale du ministre.

Sauf sur les trains légers pour lesquels il existe des dispositions spéciales, chaque train est mis sous la conduite d'un mécanicien et d'un chauffeur qui doit être capable d'arrêter le convoi, d'alimenter la machine et manœuvrer les freins. Sur la proposition de la compagnie, le ministre détermine le nombre de conducteurs et garde-freins qui, suivant les cas, doivent être présents à différents points du train pour en permettre l'arrêt. Il y a toujours sur le wagon arrière ou sur l'un des wagons arrière un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Sur la proposition de la compagnie, le nombre maximum de véhicules pour trains de voyageurs est déterminé par le ministre.

Les dispositions relatives aux trains légers sont les suivantes : il n'y a sur la machine qu'un seul mécanicien, à la condition expresse que le chef de train s'y tienne ou qu'il puisse y accéder facilement de son fourgon, et qu'il sache arrêter le convoi en cas de besoin. Lorsque le train dispose de freins continus, le conducteur chargé de la manœuvre du frein dans la dernière voiture ou dans l'une des dernières peut être supprimé. Les trains légers sont ceux qui sont portés sur seize essieux au plus non compris la machine et le tender, mais y compris la voiture motrice, si celle-ci porte des voyageurs ou des marchandises.

La locomotive doit toujours se trouver en tête des trains sauf pour les trains de service ou en cas de secours ou de renfort et enfin pour exécuter des manœuvres dans les gares ou à proximité. Lorsque l'organe moteur est à l'arrière du train, la vitesse ne peut être supérieure à la limite fixée par le ministre des Travaux publics.

Les trains de voyageurs ne doivent être remorqués que par une seule locomotive sauf dans les cas déterminés par le ministre. En dehors des cas de secours, il ne peut y avoir plus de deux locomotives attelées au même train. La machine de tête règle la marche. Lorsque deux machines ou plus

tirent une rame, mention en est faite sur un registre. Ce registre qui est à la disposition des agents du contrôle, indique le motif de la mesure prise, la gare où elle a été appliquée, et l'heure où le convoi en est parti.

Entre le tender et la première voiture à voyageurs doit exister un wagon ne portant pas de voyageurs sauf sur les trains légers, les rames de composition spéciale et les trains de tramways urbains. Cette disposition n'est pas appliquée aux trains comportant des voitures automotrices dont la composition est approuvée par le ministre sur proposition de la compagnie et avis du service du contrôle.

Après avis de la Compagnie, le ministre fixe les conditions de transport des matières dangereuses et infectes, et notamment les cas dans lesquels leur transport est interdit dans les trains de voyageurs. Il en est de même en ce qui concerne les précautions à prendre pour la formation des rames pour éviter des réactions dangereuses et inconfortables entre les véhicules de divers types.

Sauf sur les tramways urbains, le chef de train et les garde-freins, à moins d'autorisation ministérielle, sont mis en rapport avec le mécanicien au moyen d'un signal approuvé par le ministre sur la proposition de la compagnie. Cette disposition permet d'avertir le mécanicien en cas d'accident. Il en est de même des compartiments à voyageurs qui sont munis d'un signal d'alarme avertissant le mécanicien ou le chef de train.

Sur les tramways urbains, l'employé de service sur chaque voiture ou à son défaut les voyageurs sont mis en communication directe avec le machiniste au moyen d'un appareil donnant le signal d'arrêt, appareil proposé par la compagnie et approuvé par le préfet sur rapport du service du contrôle.

Les voitures à voyageurs et les fanaux des trains sont éclairés la nuit et au passage des tunnels importants. Les voitures sont chauffées l'hiver dans les conditions fixées par le ministre. Sauf autorisation ministérielle, tout train de

voyageurs est muni d'une boîte de secours. Les dispositions de ce paragraphe ne s'appliquent pas au tramways urbains.

Sur ces derniers véhicules, l'éclairage est posé dans les compartiments et à l'impériale si celle-ci est couverte et abritée sur demande du préfet, les voitures sont chauffées, sauf dispositions contraires du cahier des charges.

Lorsque les lignes possèdent plusieurs voies, le ministre sur la proposition de la compagnie, désigne le sens de circulation de chacune d'elles. Lorsqu'il n'y en a qu'une, il fixe les points de croisement. Aucune dérogation n'est admise à ces dispositions, sauf en cas de force majeure, et le changement est alors affectué conformément aux règles homologuées.

Avant le départ, le mécanicien vérifie l'état de la machine et du tender. La vérification des wagons et de leurs freins est faite en conformité des règlements de la compagnie. Le train n'est mis en marche qu'après l'ordre de départ donné et les portières fermées du côté où se fait le service.

Sur les tramways, à chaque reprise de service, le machiniste s'assure du fonctionnement des organes de la machine, de la mise en marche, et des freins. La mise en marche n'a lieu qu'après le signal donné de départ. Sur proposition du service du contrôle et avis de la compagnie, le préfet détermine les conditions de fermeture des portes extérieures et d'attache des chaînes de fermeture au moment du départ.

Aucun train ne peut quitter la gare ou y arriver avant l'heure fixée par l'horaire, sauf pour l'arrivée tolérance ministérielle. Les mesures propres à assurer la circulation sur les voies et la succession à distance des trains sont fixées par le ministre après avis de la compagnie. Des signaux sont placés partout où il est jugé nécessaire pour avertir les mécaniciens qu'il y a lieu de ralentir ou arrêter leur convoi. En cas d'insuffisance des signaux installés par la Compagnie, le ministre en prescrit l'installation d'autres où il juge de leur utilité.

Sauf cas de force majeure, les trains ne s'arrêtent qu'aux

gares ou stationnements autorisés. Les voies sont couvertes par des signaux lorsqu'il est nécessaire d'y faire stationner du matériel.

Lorsque les voies ferrées d'intérêt local sont établies sur les voies publiques, le préfet peut autoriser l'arrêt de certains trains pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises en dehors des stations et gares. Cette autorisation est accordée sur la demande de l'exploitant et après proposition du service du contrôle. Elle est précaire et toujours révocable. L'indication de ces points d'arrêt au public est faite suivant dispositions déterminées par le préfet. Sauf dans le cas visé ci-dessus, les trains et machines ne peuvent stationner en dehors des gares que pour les besoins du service. Les voies affectées à la circulation ne peuvent servir de garage aux machines et wagons isolés. La longueur des trains est, nous l'avons vu, fixée par les cahiers des charges. Un frein à mains est installé sur la machine et le tender et l'ensemble des moyens de freinage doit être suffisant pour arrêter ces véhicules sur une vingtaine de mètres au plus à partir du moment où l'arrêt est ordonné alors qu'ils rouleraient à une vitesse de vingt kilomètres à l'heure en palier sur des rails secs et propres. Une sablière ou un autre dispositif agréé par le préfet est également installé sur la machine. L'arrêt des trains doit s'effectuer dans les conditions exposées pour les machines seules. Le préfet peut en outre imposer des conditions spéciales de freinage si la sécurité l'exige.

Sur les tramways, toutes les voitures sont munies de freins.

Sur la proposition de la compagnie, le ministre arrête la vitesse maxima des trains sur les différentes parties des lignes ainsi que les précautions spéciales de circulation sur les parties du parcours offrant du danger.

Sur toutes les lignes, le ministre détermine les mesures à prendre pour la circulation et la marche des trains extraordinaires. Une déclaration préalable en est faite aux agents

du service du contrôle et aux fonctionnaires désignés par le ministre. Cette déclaration porte le motif de la création de ce train et son horaire. Des agents en nombre suffisant surveillent la voie pour assurer le libre passage des convois. Ils sont, en service, toujours pourvu de signaux d'arrêt et de ralentissement. Des agents à poste fixe manœuvrent des signaux fixes et annoncent les trains de proche en proche. Si le ministre estime insuffisant le nombre d'agents de ces deux catégories, il le fixe lui-même, après avoir pris connaissance des rapports de la compagnie à ce sujet. Lorsqu'un train ou une machine s'arrête accidentellement en pleine voie, des signaux de protection sont faits conformément aux règlements homologués. Les agents des trains sont toujours munis de ces signaux. Egalement des précautions particulières sont prises lorsqu'un convoi ne peut plus soutenir sa vitesse normale. Toutes ces dispositions ne sont pas applicables aux tramways.

Lorsque les voies ferrées d'intérêt local sont établies sur les voies publiques, les trains ou voitures isolées portent deux fanaux à réflecteurs : l'un à l'avant, à feu blanc et capable d'éclairer la route à vingt mètres, dans des conditions atmosphériques ordinaires, l'autre à l'arrière et à feu rouge. Les fanaux sont allumés la nuit et d'une façon générale dans toutes les circonstances où la voiture n'est pas suffisamment visible.

Les travaux effectués sur les voies sont protégés par des signaux d'arrêt et de ralentissement

Lorsque pour une cause quelconque, la circulation n'a lieu que sur une voie, il est placé un garde à chacune des aiguilles où se font les manœuvres. Dans ce cas, les trains ne s'engagent sur la voie unique que dans les conditions fixées par les règlements ou les ordres de services de la compagnie. Les mesures prises sont communiquées au service du contrôle. La compagnie fait connaître au ministre le système de signaux adopté ou qu'elle se propose d'adopter. Le ministre

prescrit les modifications qu'il juge utile d'y voir apporter. Ces dispositions ne sont évidemment pas applicables en leur forme aux tramways urbains.

Le mécanicien doit surveiller sa route, l'état de la voie, les signaux, les diverses parties de la machine dont la conduite lui est confiée. Il veille à ce que rien ne gêne la manœuvre des freins. Il signale au premier arrêt les anomalies qu'il a pu remarquer en cours de route. Lorsqu'une machine ou un convoi circule sur une voie ferrée établie sur une voie publique, le mécanicien signale son approche au moyen d'un appareil sonore dont le type est fixé par le ministre. Par arrêté, le type adopté est celui du sifflet à son grave. Dans le même cas, les machines ne doivent répandre ni escarbilles, ni cendres, ni eau, ni huile, ni graisse. Il est formellement interdit de nettoyer les grilles sur la voie publique.

Le ministre approuve les règlements déterminant les dispositions à prendre par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements et passages à niveau. Aux bifurcations les signaux doivent indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées. A proximité des gares, le mécanicien fait le nécessaire pour ne pas dépasser le point où s'effectue la descente des voyageurs. Le mécanicien fait jouer son signal sonore pour prévenir de l'approche du train à proximité de tous les endroits présentant quelques dangers d'accident pour les tiers et notamment aux bifurcations, gares, passages à niveau, tranchées en courbe, etc., ainsi qu'avant la mise en marche pour avertir que le départ va avoir lieu. Il se sert également du sifflet lorsque la voie n'est pas ou ne lui paraît pas complètement libre. Le signal actuellement en service peut être changé et remplacé par un autre signal après approbation du ministre. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux tramways urbains.

Personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne peut monter sur la locomotive ou le tender à moins d'une permission spéciale écrite du directeur du chemin de fer ou de son

délégué. Cette interdiction ne s'applique pas aux ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines chargés du contrôle, ainsi qu'aux agents du contrôle technique. Les commissaires du contrôle de l'Etat, lorsqu'ils y montent, remettent au chef de gare ou conducteur-chef de train une réquisition écrite et motivée. Sur les voitures motrices à vapeur et à voyageurs, l'interdiction ne vise que la cabine du mécanicien. Après avis de la compagnie des arrêtés ministériels règlent l'application de ces dispositions aux voitures motrices d'un système autre que la vapeur. De même des machines sous pression sont tenus en réserve dans des points désignés pour porter secours en cas de besoins ou suppléer une machine défaillante. Les règles relatives à leur service sont fixées par le ministre sur proposition de la compagnie. A chaque dépôt de machines un wagon est continuellement chargé des agrés et outils nécessaires en cas d'accident. Chaque train en possède quelques-uns parmi les plus indispensables.

Aux gares désignées par le ministre, il est tenu des registres sur lesquels on fait figurer les retards dépassant les limites autorisées par le ministre. Les renseignements portés sont les suivants : nature du retard, composition des trains, points terminus des parcours, numéros des locomotives qui les remorquent, heures de départ et d'arrivée, causes et durée des retards. Ces registres sont à la disposition des agents du contrôle. Ces retards doivent être portés dès que possible à la connaissance du public par les soins de la compagnie dans les gares et stations où il existe du personnel en permanence. Ces mesures ne sont appliquées sur les voies ferrées d'intérêt local que si elles sont prescrites par le préfet après avis de la compagnie. Elles le sont en cas d'interruption de service.

Les horaires sont approuvés par le ministre. Pour ce faire et avant leur mise en vigueur, ils lui sont communiqués par la compagnie ainsi qu'au service du contrôle et à certains fonctionnaires. Les dits horaires peuvent être appli-

qués à titre provisoire si à la date fixée le ministre n'a pas connaître son opposition. Le ministre peut à toute époque modifier les horaires s'il estime qu'il en est de l'intérêt du public ou de celui de la circulation. Les horaires de trains des voyageurs sont portés par voie d'affichage à la connaissance des usagers. Ces affiches mentionnent en particulier les trains qui ne font pas un service de messageries.

En ce qui concerne les tramways urbains, les cahiers des charges précisent si les voitures s'arrêtent pour les besoins des voyageurs en pleine voie, en tous points du parcours ou en des points que le préfet détermine sur proposition de la compagnie et avis du service du contrôle. Les affiches ou livrets des horaires portent cette disposition à la connaissance du public, mais n'indiquent pas les heures de passage. Sur les lignes où la fréquence de passage des voitures est inférieure à quinze minutes, les affiches et livrets ne portent que les heures des premiers et derniers départs ainsi que l'intervalle entre deux passages successifs. Des extraits des horaires sont, s'il y a lieu affichés dans les voitures et aux points d'arrêt conformément aux prescriptions préfectorales édictées sur proposition du service du contrôle et avis de l'exploitant. Dans les mêmes formes le préfet peut fixer la vitesse maxima des trains sur les diverses parties du parcours et ce, dans les limites indiquées aux cahiers des charges.

Aucune taxe ne peut être perçue sans qu'elle ait été homologuée par le ministre.

Aussi la compagnie dresse un tableau des prix qu'elle se propose de percevoir dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges. Elle en transmet un exemplaire aux préfets des départements traversés, au ministre des Travaux publics et au service du contrôle. Pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, elle soumet ses propositions au ministre qui statue.

En ce qui concerne les frais accessoires et les taxes réglées

annuellement ; la compagnie en soumet le règlement au ministre le dixième mois de chaque année. Aucune taxe nouvelle ne peut être appliquée sans décision, et jusqu'à ce que celle-ci intervienne, les anciens tarifs restent en vigueur.

Les tableaux des taxes et des frais accessoires sont affichés dans les gares et stations dans les endroits les plus en vue.

Lorsque la compagnie désire modifier les tarifs autorisés elle en donne avis au ministre, aux préfets, et au service du contrôle. Le public en est avisé au moyen d'affiches. La compagnie ne peut mettre les nouveaux tarifs en vigueur qu'après un mois d'affichage et si pendant ce mois le ministre les a homologués. Si le ministre prescrit des modifications aux prix affichés, les prix modifiés sont à nouveau affichés pendant un mois à l'expiration duquel la perception en sera seulement effectuée.

Ces dispositions constituent le principe, mais depuis la loi du 31 mars 1918, les modifications sont appliquées après cinq jours d'affichage. Cette loi n'intéresse d'ailleurs que les voies ferrées d'intérêt général.

La compagnie doit effectuer les transports des marchandises et des animaux à elle confiés avec soin et célérité, et sans accorder un tour de faveur à certains usagers. Au fur et à mesure que les objets ou animaux sont arrivés au chemin de fer, un enregistrement en est fait sur lequel on porte le prix total dû pour le transport. Celui-ci est opéré dans l'ordre des enregistrements sauf délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et dont l'enregistrement porte mention. Sans préjudice de la lettre de voiture, un récépissé est remis à l'expéditeur, s'il le demande. Ce récépissé porte la nature et le poids des colis, le prix du transport et le délai pendant lequel il doit être effectué. Les registres sont sur leur demande à la disposition des agents du contrôle.

La surveillance de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général est exercée par les ingénieurs et les conducteurs

des Ponts et chaussées, les ingénieurs et les conducteurs des Mines, les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale, les commissaires du contrôle de l'Etat, et les agents du contrôle. Les attributions de ces divers personnels sont réglées par décret.

Pour les lignes d'intérêt local, le contrôle est organisé par un arrêté du préfet pris après avis du conseil général, ou du conseil municipal ou du comité du syndicat, suivant que les lignes sont départementales, communales ou intercommunales. L'arrêté du préfet est soumis à l'approbation du ministre. Lorsque l'arrêté concerne des lignes communales ou intercommunales, il détermine les conditions dans lesquelles le maire ou le président du syndicat donne son avis sur les affaires nécessitant une décision ministérielle ou préfectorale, ainsi que le délai passé lequel, le silence de leur part équivaut à un acquiescement.

Le ministre fixe par arrêté les conditions de capacité que doivent remplir les agents du contrôle local qui sont nommés par le préfet.

Le service central du contrôle des voies ferrées d'intérêt local relève du ministre des Travaux publics, et son organisation est réglée par un arrêté ministériel. Le service du contrôle des voies ferrées d'intérêt local veille à l'exécution des lois et règlements, des conventions et des cahiers des charges de chaque réseau. Il s'assure notamment que les prescriptions des cahiers des charges et des projets approuvés ont été exécutées quant à la construction et l'entretien et que la perception des taxes est effectuée conformément aux règlements et tarifs, ainsi que la réception des colis, l'enregistrement, le transport et la remise au destinataire. Les services de contrôle vérifient les conditions des traités entre les compagnies et leurs correspondants, l'état des voies, des terrassements, des ouvrages d'art, du matériel roulant et des installations électriques. Les agents du contrôle suivent l'exploitation par la constatation du mouvement des voyageurs et des marchandises, les dépenses et

les recettes. Ils veillent à l'exécution des mesures prescrites pour assurer la sûreté de l'exploitation. D'une façon générale, ils surveillent l'exécution du service public dans tous ses détails.

Les compagnies tiennent à la disposition des agents des services de contrôle tous les documents susceptibles de les éclairer et leur permettent l'exécution de la mission qui leur est confiée.

Les compagnies doivent fournir des locaux convenables aux commissaires du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer d'intérêt général et aux agents du service du contrôle dont la présence est permanente, sur les lignes d'intérêt local.

Lorsqu'un accident se produit sur une ligne d'intérêt général, il est déclaré par la compagnie au commissaire du contrôle de l'Etat de la circonscription où il a lieu. Si cet accident présente une certaine gravité, la compagnie en avise le ministre des Travaux publics, le directeur du service du contrôle, le préfet du département et les ingénieurs du contrôle de la voie et de l'exploitation. S'il s'agit d'une voie ferrée d'intérêt local, la déclaration est faite au chef du service du contrôle, et l'avis envoyé au préfet si l'accident présente quelque gravité. L'avis est transmis au procureur de la République s'il y a blessures, ou mort, ou s'il s'est produit un fait donnant ouverture à l'action publique.

Les règlements des compagnies sont soumis au ministre des Travaux publics pour approbation. Le ministre prescrit les modifications qu'il juge nécessaires d'y voir apporter.

La suite du décret comporte des interdictions s'adressant à la population, concernant des faits qu'il y a lieu d'éviter afin d'assurer la libre circulation sur la voie ferrée, et éviter les accidents. C'est ainsi qu'il est interdit à quiconque de modifier quoi que ce soit sur la voie ferrée, les talus bordures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations et les matériel de toute nature servant à l'exploitation, de jeter ou

déposer quelque chose sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie, de bloquer les appareils ou de les manœuvrer sans en être chargé, de troubler ou entraver le service des trains, de circuler ou faire circuler sur les voies ou dans l'enceinte du chemin de fer des véhicules non affectés au service, de même laisser stationner sur la voie publique occupée par une voie ferrée des voitures ou des animaux non gardés.

Une seconde série d'interdictions est à l'usage des voyageurs c'est ainsi que lorsque la distribution des billets s'effectue à des guichets spéciaux, nul ne doit monter en voiture sans avoir pris un billet. En cas de déclassement, le supplément doit être payé au préalable. Il est également défendu d'occuper la place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur, les filets d'une façon abusive avec les colis, et enfin un emplacement non réservé aux voyageurs ; de gêner la circulation dans les couloirs et de monter en surnombre des places dans les voitures. Il est encore interdit d'ouvrir les portières après le signal de départ, de monter ou de descendre des trains en marche en dehors des arrêts réguliers, et autrement que par les accès à ce destinés du côté où se fait le service ; de passer d'une voiture à une autre d'une façon autre que par les passagers à ce disposés, de se pencher en dehors et de rester debout sur les impériales. Il est défendu de fumer dans les salles d'attente et compartiments ne portant pas la mention « fumeurs », de cracher ailleurs que dans les crachoirs, de se servir sans motif valable du signal d'alarme ou d'arrêt, et enfin d'enlever ou détériorer les avis intéressant le service.

Lorsque la perception du prix des places est effectuée dans les voitures le voyageur est tenu de payer sa place aussitôt que le receveur se présente, et en tout état de cause, avant de quitter la voiture. Le receveur doit remettre un billet au voyageur. Les voyageurs doivent obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie. Lorsque la voie ferrée

est établie sur la voie publique, toute personne ou conducteur d'animaux circulant à proximité de la voie ferrée doit, à l'approche du matériel, dégager la voie et livrer le passage.

Il est interdit aux agents de laisser monter dans les voitures plus de voyageurs que le nombre de places n'en comporte. Ainsi que ceux qui sont en état d'ivresse ou qui sont porteur d'armes à feu, d'objets qui pourraient gêner ou incommoder les autres usagers. Tout possesseur d'arme à feu doit faire constater avant de pénétrer sur les quais que celle-ci n'est pas chargée. Cependant les agents de la force publique peuvent conserver avec eux des armes chargées dans les voitures à condition de prendre place dans des compartiments spécialement réservés. Les personnes atteintes de maladies contagieuses voyagent dans des compartiments spéciaux qui sont désinfectés à l'arrivée.

L'expéditeur de matières dangereuses doit les déclarer au moment de l'expédition.

Les animaux ne sont pas transportés dans les wagons à voyageurs sauf les animaux de petites tailles enfermés. Des compartiments sont réservés aux voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens.

Les agents des chemins de fer font sortir de l'enceinte de ceux-ci tout individu qui n'a rien à y faire. En cas de résistance du contrevenant, les employés font appel à la force publique.

Les animaux trouvés abandonnés dans l'enceinte du chemin de fer sont mis en fourrière.

Lorsque le ministre doit statuer sur une proposition de la compagnie, celle-ci lui fait parvenir la proposition dans le délai indiqué, faute de quoi le ministre peut statuer directement. S'il estime que la proposition de la compagnie doit être modifiée, celle-ci fournit ses explications, sauf en cas d'urgence où les modifications sont prescrites sans cette formalité.

Si les dispositions de tout genre prises par la compagnie

sont insuffisantes pour assurer le service d'une façon régulière, le ministre la met en demeure d'y pourvoir. Si la compagnie n'a pas, dans le délai fixé, fait parvenir ses propositions, le ministre statue. Sur les voies ferrées d'intérêt local, le ministre adresse la mise en demeure et statue, s'il y a lieu, sur proposition du préfet et rapport de l'Inspecteur général des voies ferrées d'intérêt local. Il en est de même pour les tramways urbains, si la compagnie n'a pas adressé au préfet ses propositions en temps utile.

Dans certaines gares, les compagnies entretiennent des médicaments et moyens de secours en cas d'accident.

Les crieurs et vendeurs d'objets quelconques ne peuvent exercer leur profession dans les dépendances du chemin de fer qu'en vertu d'une décision du préfet. Une décision ministérielle est nécessaire pour l'exercer dans les trains.

Les agents des chemins de fer ne peuvent consommer dans l'enceinte des réseaux que du vin, de la bière, du cidre, du poiré ou de l'hydromel non alcoolisés. Les buffets et buvettes ne sont autorisés à leur vendre que les boissons désignées ci-dessus. Un règlement approuvé par le ministre détermine les quantités qu'ils peuvent emporter pour leur consommation pendant le service. Après avis de la compagnie, le ministre fixe les conditions relatives à la durée du service du personnel nécessaire à la sécurité. Les agents employés sur les chemins de fer sont pourvus d'un uniforme ou d'un signe distinctif.

Les mécaniciens et chauffeurs doivent posséder les certificats spéciaux délivrés dans les conditions fixées par le ministre.

Dans chaque gare, un registre est à la disposition du public pour enregistrer ses plaintes contre la compagnie ou ses agents. Ce registre est présenté sur leur demande aux agents des contrôles. Lorsqu'une plainte a été déposée et enregistrée, le chef de gare, sur les chemins de fer d'intérêt général, en envoie copie au commissaire du contrôle de l'Etat de la circonscription, et, sur les voies ferrées d'intérêt local, au chef du service de contrôle.

Tous les registres visés dans le règlement sont cotés et paraphés par le commissaire du contrôle de l'Etat ou le fonctionnaire du contrôle des voies ferrées d'intérêt local suivant le cas.

Les compagnies font afficher des exemplaires du décret dans les gares. Les agents possèdent chacun un extrait des dispositions qui les concernent ; celles qui intéressent les voyageurs sont placées dans les compartiments. Les infractions au décret qui vient d'être exposé ainsi qu'aux arrêtés ministériels et préfectoraux pris pour son exécution, sont constatées, poursuivies et réprimées conformément à la loi sur la police des chemins de fer.

L'Ordonnance de police.

Nous n'exposerons de cette ordonnance que les modalités qui n'ont été déjà vues dans le décret ou qui en précisent les dispositions générales.

Les exploitants sont tenus de prendre toutes mesures nécessaires pour assurer sur la voie ferrée la libre circulation des trains et celle des voitures ordinaires sur la voie publique suivie ou traversée. Lorsqu'un travail est exécuté sur la voie, celle-ci est couverte par des signaux. Si l'arrêt est ordonné, un fanion rouge est déployé le jour, une lanterne rouge est installée la nuit ; s'il s'agit seulement de ralentir, le fanion est vert, et la lanterne est verte ? Si la fouille reste ouverte la nuit, ou s'il est laissé sur la voie des dépôts de matériaux, l'éclairage en est obligatoire, mais la garde n'en est effectuée qu'autant que besoin.

Les bureaux et abris installés sur le parcours des lignes le sont en vertu d'autorisations du préfet de police. La suppression a lieu dans les mêmes conditions. L'administration en approuve les types.

Les bureaux sont gardés pendant la durée du service, éclairés la nuit et chauffés l'hiver, sauf dérogations autorisées.

Les bureaux d'une même ligne sont reliés téléphoniquement entre eux, avec le dépôt, les stations de distribution d'énergie, et le service chargé de prendre les mesures nécessaires en cas d'accident.

Pour mettre ou maintenir du matériel en service, les exploitants sont tenus d'adresser une demande à la préfecture de police qui délivre une autorisation après avis du service du contrôle des voies ferrées d'intérêt local. Cette proposition peut être révoquée sur proposition du même service, après que la compagnie a fourni ses explications.

La demande est établie en double expédition, l'une est timbrée s'il s'agit de machines ou de motrices. Cette demande doit porter les renseignements suivants : dimensions et poids du véhicule à vide et en charge, charge maxima par essieu, plus petit rayon des courbes susceptibles d'être franchies, définition des organes d'arrêt et d'avertissement, nom et domicile des constructeurs de ces organes, épreuves et vérification subies par l'ensemble, numéro de la voiture, lignes d'affectation ; s'il s'agit de motrices ou de machines, il y a lieu d'ajouter la description du système moteur avec spécification des matières productrices d'énergie et de leur emploi, noms et domiciles des constructeurs ; s'il s'agit de voitures à voyageurs, le nombre et la répartition des places. Si le type de véhicule n'est pas encore admis dans le ressort de la préfecture de police, ou s'il présente des modifications importantes avec les systèmes admis, des dessins doivent être joints à la demande ainsi que les renseignements nécessaires au service du contrôle.

L'ingénieur en chef du contrôle fait visiter la voiture pour s'assurer si elle satisfait aux conditions exigées et ne présente pas de danger particulier ou n'est pas susceptible d'en être la cause. Il fait procéder aux essais utiles.

L'autorisation est alors donnée. Elle détermine les conditions particulières auxquelles les exploitants doivent se conformer. En cas de transfert d'une exploitation à une autre, ou

d'inexécution des conditions fixées, l'autorisation devient caduque et la voiture doit être retirée du service. Les voitures à voyageurs doivent posséder les papiers exigés pour les voitures publiques. Les véhicules portent à l'avant et à l'arrière le numéro spécifié dans l'autorisation. Pour les machines à vapeur, le numéro est également porté sur une médaille voisine de la médaille du générateur.

Les dimensions du matériel roulant doivent être conformes aux cahiers des charges et présenter lorsqu'ils se croisent en alignement droit un espace entre eux de cinquante centimètres et de quinze centimètres dans les courbes.

Le fonctionnement des appareils ne doit incommoder ni les piétons et riverains, ni effrayer les animaux pour quelque cause que ce soit. Les pièces destinées à renfermer des matières explosibles ou inflammables doivent offrir en tout temps une étanchéité absolue. Les appareils de commande et de contrôle doivent être disposés de façon telle que le machiniste les manœuvre sans avoir à cesser la surveillance de la voie. La vue de cet agent doit être libre vers l'avant, et les appareils à consulter, éclairés la nuit.

Tout véhicule en service est muni de deux commandes distinctes actionnant deux systèmes de freinage indépendants, agissant sur tous les essieux. Chaque système doit permettre sa manœuvre par tous les agents du train, de conduite ou de surveillance. L'un des systèmes doit être du type « continu », modérable, exempt de raté en tout temps. Il doit être automatique en cas de rupture d'attelage, arrêter les véhicules et les y maintenir. Chaque machine ou motrice est pourvue de sablières dont les commandes sont à portée des agents de conduite, et accessibles aux agents de surveillance. Les voitures sont munies de chasse-corps dont le modèle est agréé par le préfet de police. Sur les machines à vapeur, les générateurs sont pourvus de deux appareils de distribution dont un indépendant de la machine est toujours plein d'eau. Les soupapes de sûreté à ressort sont munies de

bagues d'arrêt empêchant les ressorts de se tendre au delà de la limite de pression du timbre. Le combustible employé doit avoir reçu l'agrément du préfet de police.

Les véhicules et tous leurs organes sont constamment maintenus en bon état. Ils sont visités à intervalles périodiques et les réparations sont faites s'il y a lieu. La personne qui visite appose sa signature. Ces visites et réparations sont enregistrées en détails sur des registres et des fiches. Chaque voiture possède un dossier spécial de ses états de services sur lequel sont portés : la date de mise en service, le travail effectué, les réparations et modifications, le renouvellement de ses diverses pièces, les numéros, lettres, marques ou timbres des organes susceptibles de passer d'un véhicule sur un autre, les avaries et les causes de retraits de la circulation. Des renseignements analogues sont inscrits sur les fiches des essieux et appareils interchangeables, ainsi que les épreuves subies, les numéros des voitures d'affectation, les accidents. En sus de ces dossiers, il existe pour chaque motrice une fiche journalière de services où le machiniste consigne ses observations sur le fonctionnement des divers organes. Toute réparation faite après observation du conducteur est également portée sur cette feuille et visa en est donné par le chef de service qui a fait effectuer la réparation, ou son délégué. Ces feuilles sont conservées pendant une année. Elles sont ainsi que les registres et fiches, à la disposition de l'Administration et des agents du service du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

Les voitures à voyageurs doivent être bien suspendues. Il peut y être adjoint une impériale lorsque la largeur de la voie est au moins égale à un mètre. L'étage inférieur est couvert, garni de banquettes à dossiers, fermé à glace au moins l'hiver, et éclairé la nuit. L'étage supérieur est couvert, et, sauf dérogation fermé à glace au moins l'hiver et éclairé la nuit. L'escalier et les couloirs latéraux sont munis de garde-corps d'au moins un mètre dix de hauteur. Les

dossiers des banquettes doivent être à la hauteur des épaules, et comme celles-ci inclinés. Les places peuvent être réparties en plusieurs classes et chacune d'elles est conforme aux dispositions du préfet de police. Toutes mesures doivent être prises pour que les voyageurs ne soient ni gênés ni incommodés par le fonctionnement des organes de la voiture, ni par les organes eux-mêmes. Sauf dérogation, les places sont séparées de la loge du machiniste, mais le receveur peut y accéder facilement et est à même d'apercevoir constamment son collègue. Les voitures doivent posséder un éclairage de secours. Les appareils de chauffage sont agréés par le préfet de police. Ils ne doivent dégager aucune émanation nuisible.

Sur toutes les voitures des appareils spéciaux sont à la portée de receveurs ou garde-freins pour leur permettre d'arrêter en tout temps et lieu, même en dérive, les véhicules sur lesquels ils se trouvent. Un signal particulier mu par un appareil déterminé permet aux receveurs et aux voyageurs de chaque voiture de demander au machiniste l'arrêt d'urgence. Tous les tramways sont munis d'appareils permettant au chef de train de donner au machiniste le signal de départ. Cet appareil est à l'usage du seul personnel. Un autre appareil permet aux voyageurs de demander l'arrêt au plus prochain point lorsque celui-ci est facultatif. Un signal « complet » est manœuvré quand il n'y a plus de places disponibles ; il est éclairé la nuit.

A l'extérieur les voitures portent les renseignements suivants sur les cotes : classe des compartiments, principaux points desservis ou localités, terminus intermédiaires si les voitures n'effectuent pas le parcours complet ; à l'avant et à l'arrière, une girouette indique le point de destination. Cette girouette est éclairée la nuit. Les motrices portent en outre à l'avant et à l'arrière un cadre éclairé la nuit sur lequel figure le chiffre de la ligne sur laquelle les voitures font le service.

Tous ces renseignements doivent être constamment visibles.

A l'intérieur des voitures, sont indiqués : le nombre de places de chaque classe, les numéros des véhicules, la liste des points d'arrêt, le prix des places, celui des bagages et animaux, un extrait des règlements en vigueur.

Les tableaux comportant ces divers renseignements sont revêtus de l'estampille de la préfecture de police. Leurs emplacements et divisions sont fixés après accord du service du contrôle.

Aucune annonce ou réclame privée ne peut être apposée dans ou sur les voitures sans autorisation du préfet de police, après proposition des exploitants et avis du service du contrôle.

Le personnel employé en qualité de chef de station, contrôleur, machiniste, aide, chauffeur, chef de train et receveur, est pourvu par la préfecture de police d'une autorisation spéciale. Les candidats à ces postes doivent joindre à leur demande un bulletin de naissance, un extrait de casier judiciaire ayant moins de six mois de date, deux photographies, un certificat de domicile et une lettre d'acceptation à son service de la compagnie. L'autorisation n'est délivrée qu'aux postulants âgés de plus de vingt-et-un ans pour l'emploi de machiniste, et de plus de dix-huit ans pour les autres catégories. De plus un certificat de capacité, délivré après examen devant un fonctionnaire du contrôle est nécessaire pour exercer les emplois de machinistes et aides, chefs de train, receveurs et chauffeurs. Les connaissances exigées des machinistes et de leurs aides sont les suivantes : emploi sûr et rapide des appareils de marche et d'arrêt, savoir reconnaître l'état de ces différents appareils et au besoin effectuer une petite réparation, prendre les précautions pour éviter les accidents, pouvoir intervenir judicieusement en cas de détresse ou d'incident matériel, enfin connaître les règlements afférents à la profession. Une visite médicale détermine en

outre l'acuité visuelle et le sens chromatique. Les chefs de train, receveurs et chauffeurs doivent arrêter les voitures et les maintenir à l'arrêt, prendre les précautions susceptibles d'éviter tous accidents et connaître les manœuvres qu'ils exécutent seuls ou avec les machinistes, ainsi que les règlements concernant leur emploi. Enfin une autorisation de machiniste réduite aux manœuvres peut être délivrée aux agents des cadres supérieurs remplissant les conditions voulues pour être machinistes. Ces agents peuvent conduire les voitures dans les dépôts et ateliers, ou les manœuvrer sur la voie publique en cas d'accident. Les agents autorisés sont astreints à des exercices et examens périodiques. L'autorisation sur laquelle est apposée une des photographies est remise dans les trois mois aux agents admis. Pour cette période, un permis provisoire est délivré à l'issue des examens par le fonctionnaire du contrôle.

L'autorisation est retirée temporairement ou définitivement en cas d'infraction aux règlements, plaintes graves ou motif intéressant la sécurité publique. Pour les machinistes et leurs aides, le retrait est prononcé après avis du contrôle, et seulement après que les intéressés ont fourni leurs explications. Les agents quittant l'exploitation remettent à la compagnie leur autorisation personnelle qui est rendue à la préfecture de police. En cas de refus, déclaration en est faite par l'exploitant. Les autorisations sont également retirées aux agents qui n'assurent plus la conduite ou la surveillance du matériel ou du personnel, à moins qu'ils n'effectuent huit courses par mois au moins en ayant la conduite du train. Le détail de ces courses est à la disposition de l'administration.

Il est tenu par les exploitants un registre d'immatriculation des agents machinistes, aides, chauffeurs, chefs de train, et receveurs sur lequel figurent : le numéro d'inscription à la Préfecture de police, les noms et prénoms. Ce registre ne peut être détruit sans autorisation administrative. Il est établi en sus pour chaque agent une fiche tenue à jour et

portant les noms et prénoms, lieu et date de naissance, domicile, fonctions et états de services. Les fiches sont conservées une année après le départ de l'agent de la compagnie exploitante. Des feuilles de service sont établies chaque jour sur lesquelles sont notés les noms et prénoms des agents ayant eu la conduite ou la surveillance d'un train ou d'une voiture. Ces fiches sont également conservées un an.

Les registres feuilles et fiches sont présentées à la demande de l'autorité et du service du contrôle.

Il doit y avoir sur les machines motrices ou trains un nombre d'agents déterminé par la préfecture de police et suffisant pour assurer la manœuvre des appareils de freins. Sauf dérogations spéciales, il y a toujours sur chaque motrice un machiniste et un receveur ou agent qualifié capable d'arrêter le train au lieu et place du machiniste. Lorsqu'il existe plusieurs receveurs, l'un d'eux a autorité sur les autres. Sauf exceptions, les trains n'ont dans Paris pas plus de deux voitures et hors Paris trois voitures. Leur longueur ne peut dépasser vingt-six mètres ou quarante mètres suivant les cas. Les trains ne peuvent comprendre plus de deux motrices ; celle placée en tête règle la marche qui ne peut dépasser dix kilomètres à l'heure. Lorsqu'il n'y a qu'une machine ou motrice, le mécanicien doit être à l'avant. Sauf exception, les voitures sont attelées au moyen d'attache rigides avec ressort et chaînes de sûreté. Les appareils d'intercommunication sont reliés entre eux. En dehors des feux de position, les motrices doivent porter à l'avant un fanal à réflecteur assez puissant pour éclairer la voie d'une façon suffisante pour permettre l'arrêt en cas d'obstacle. Un appareil sonore est à la portée du machiniste. L'appareil est de plusieurs types : dans les agglomérations, la cloche ou le timbre ; en pleine campagne ou quand la vitesse est supérieure à vingt kilomètres à l'heure, le sifflet à son grave.

Avant de prendre la conduite d'un véhicule, le machiniste est mis au courant par la feuille journalière en cours et celle

de la précédente journée, quelle qu'en soit la date des réparations faites si des avaries ont été constatées. Le machiniste signe la feuille journalière en cours attestant ainsi qu'il a pris connaissance de la précédente. Il les conserve pendant tout son service sur la voiture. Il veille au bon état du matériel et à son bon fonctionnement. Avant de sortir du dépôt, ou à chaque relève, il vérifie avec le chef de train si tout fonctionne bien. La vérification du frein et des sablières a encore lieu lorsqu'un train est resté en détresse plus de quinze minutes. Lorsqu'une avarie est constatée en cours de route il est conduit au terminus le plus proche. Si les réparations y sont effectuées, les essais ont lieu avant le départ, sinon la marche n'est reprise que dans les conditions prévues au règlement d'exploitation et le machiniste mentionne sur un registre les déficiences existantes. Sa déclaration est visée par l'agent donnant l'ordre de départ. Le départ n'a lieu que sur signal du chef de train, alors que tous les voyageurs ont pris pied dans les voitures et que les accès en sont fermés. La vitesse de marche est fixée par le préfet de police sur proposition de la compagnie et avis du service du contrôle. Elle ne peut dépasser trente kilomètres hors traverses, et vingt kilomètres dans les traverses. Elle est réduite à huit kilomètres à la descente des rampes de plus de quatre centimètres par mètre, à la traversée des croisements et des bifurcations des lignes de tramways, à la traversée des points d'arrêt non observés, au passage de part et d'autres ou au milieu de la route suivie, et enfin aux points réputés dangereux et à ceux qui ont été fixés par arrêtés spéciaux. La vitesse est de six kilomètres à l'heure à la traversée des portes de Paris.

Les machinistes doivent réduire la vitesse au-dessous des chiffres fixés ci-dessus, lorsqu'un obstacle se présente sous quelque forme que ce soit. Ils arrêtent les voitures aux points d'arrêt fixes et facultatifs, lorsqu'à ces derniers des voyageurs désirent monter ou descendre. Ils doivent se conformer aux signaux fixes et à ceux qui leur sont faits par les agents de

l'autorité. Ils arrêtent leur véhicule le plus rapidement possible lorsque retentit le signal d'alarme ou celui d'arrêt immédiat. Les arrêts sont à éviter dans les carrefours et à la traversée des rues. La traversée des croisements et le passage des bifurcations de voies s'effectuent de la façon suivante : avant de s'engager, le machiniste arrête son train et ne repart que lorsqu'il est sûr qu'il ne risque aucune collision avec un autre train. Lorsque des trains se présentent ensemble soit pour croiser soit pour bifurquer, les trains en service régulier qui transportent des voyageurs ont la priorité sur tous les autres ; les trains qui circulent vers le croisement où la bifurcation sur une voie est supérieure à vingt-cinq millimètres par mètre ont la priorité sur ceux qui roulent sur des voies dont la pente est inférieure. En dehors de ces deux cas, et sauf prescriptions spéciales, les règles générales suivantes sont observées. Un train se présente-t-il sur chacune des voies qui se coupent, la priorité est à celui qui a l'autre à sa gauche. Un train se présente-t-il sur une voie, et deux autres en direction différentes sur les autres voies, la priorité appartient à ceux-ci. Si au contraire, ils se présentent à deux sur chacune des voies, la priorité appartient à celui qui a le numéro de ligne le plus bas et à son vis-à-vis. Lorsque deux trains allant en sens contraire se présentent à une bifurcation, la priorité appartient à celui qui prend l'aiguille en talon ; s'ils vont dans le même sens, elle est à celui qui est le plus à droite. Naturellement, ces dispositions générales peuvent être modifiées par des événements momentanés ; dans ces cas, si la modification provient d'un service de la police, c'est elle qui règle le passage, si elle provient de l'exploitation, c'est un agent de ce service qui en est chargé.

Lorsqu'en cours de marche, un train tend à en rejoindre un autre, sans que celui-ci soit en détresse, la distance séparant les trains doit être hors traverses en banlieue au moins de deux cents mètres s'ils marchent à plus de vingt kilomètres à l'heure, et d'au moins de cent mètres si la vitesse

est inférieure. Cette distance est réduite à cinquante mètres dans Paris et les traverses de banlieue. Lorsque le train précédant est arrêté, le suivant peut au pas s'en approcher jusqu'à trois mètres. Trois trains successifs peuvent ainsi être placés, mais ils ne peuvent s'engager dans les croisements de rues ensemble. Dans les terminus, les groupes de quatre trains s'approchent à deux mètres mais un espace de six mètres est ménagé entre le quatrième et le cinquième sur une même voie.

Lorsqu'un train rencontre une troupe en marche, soit perpendiculairement soit en écharpe, il s'arrête mais l'arrêt ne doit pas excéder cinq minutes. S'ils suivent des routes parallèles, le train s'arrête pour permettre au chef de colonne de prendre toutes dispositions utiles pour lui livrer passage. Cependant, il est interdit de couper les convois funèbres et les rangs d'écoliers.

En cours de route le machiniste signale son approche au moyen du signal sonore pour annoncer son arrivée et faire garer les piétons, les voitures et les animaux.

Le refoulement des trains est interdit chaque fois qu'une plate-forme de conduite se trouve à l'arrière, faute de quoi l'opération s'effectue comme suit : la vitesse est celle de l'homme au pas, le train est précédé dans le sens de la marche par un agent se tenant en dehors des voies, mais en vue du machiniste. Cet agent est porteur d'un fanion rouge le jour, et d'une lanterne la nuit et donne, s'il y a lieu, au machiniste le signal d'arrêt. Les signaux peuvent être également faits au moyen de corne, sifflet ou trompe. Par exception un train en détresse est poussé par l'arrière par un autre quand les deux trains ont des moyens d'attelage faciles et sûrs et quand les voitures possédant un frein continu du même genre, le machiniste du train remorqué peut agir en même temps et efficacement sur tous les essieux du convoi. Quand ces conditions n'existent pas simultanément, la manœuvre s'effectue au pas de l'homme. Du matériel spécial, chargé de tous les outils et

aggrès nécessaires pour rétablir la circulation en assurant l'enlèvement des obstacles et la réparation des voies, et des lignes aériennes, est rassemblé dans les centres de dépannage et prêt à partir.

Il est interdit au machiniste de céder la conduite de sa voiture à une personne non autorisée, et d'abandonner son service en dehors des terminus ou des points de relève. Il ne peut non plus quitter sa plate-forme sans avoir mis à l'arrêt tous les appareils dont il dispose et s'être fait remplacé à son poste par un agent capable d'arrêter le train. le maintenir ainsi, et prévenir les accidents possibles. Cet agent reste sur la plate-forme de conduite jusqu'à ce qu'il soit relevé dans les mêmes conditions. Pendant le stationnement dans les terminus, le machiniste peut rester en dehors et à proximité du train, à la condition que celui-ci soit calé et ne puisse subir de mouvement imprévu ou de glissement.

Les itinéraires des lignes et les horaires sont approuvés par le préfet de police. Les horaires peuvent être modifiés à tout moment si le préfet le juge utile. Les horaires sont portés à la connaissance du public au moyen de tableaux apposés dans les voitures qui desservent la ligne, les bureaux et certains points d'arrêt. Les services doivent être exécutés régulièrement en suivant l'horaire approuvé. Des registres sont tenus dans les bureaux terminus. Ils portent les heures de départ prévues, les heures réelles et les causes de retard. Ces registres sont à la disposition des fonctionnaires du contrôle. Les exploitants sont tenus de prendre d'urgence les mesures nécessaires pour rétablir la régularité du service lorsqu'un accident ou un incident s'est produit.

Aux points d'arrêt désignés, des distributeurs de numéros d'ordre sont à la disposition des voyageurs qui ne doivent en extraire que le nombre qui leur est nécessaire. Lorsqu'en ces points le nombre des sièges disponibles dans la voiture est inférieur à celui des voyageurs à prendre le receveur appelle les numéros et l'admission en est ainsi réglée en commençant

par le plus bas. Cependant la priorité d'accès est réservée aux mutilés et aveugles porteurs de cartes délivrées par la préfecture de police, ensuite aux femmes en état de grossesse très apparente, enfin aux personnes portant des enfants du premier âge. Des places numérotées leur sont réservées. Les personnes qui les occupent doivent les céder dans l'ordre de numéros si les bénéficiaires se présentent.

La surcharge dans les voitures est interdite. Seules peuvent y prendre place, les personnes munies d'une autorisation spéciale

Les tarifs sont soumis à l'homologation du préfet de police. La perception est effectuée au moyen d'espèces, cartes, billets de retour, ou tickets extraits d'un carnet. Elle peut être faite sur le quai avant le départ. Les voyageurs sont tenus de payer leur place dès que le receveur se présente, ou s'il ne se présente pas, avant de quitter la voiture. Le titre constatant le paiement doit être présenté à toute réquisition des agents de l'exploitant.

Les points d'arrêt fixes, obligatoires ou facultatifs sont déterminés par le préfet de police, sur proposition de la compagnie et avis du service du contrôle. Avant d'arriver aux points d'arrêt les receveurs les annoncent à haute voix pour avertir les voyageurs. Les arrêts ne durent que le temps nécessaire à la descente et à la montée des voyageurs. Les agents des transports doivent être polis avec le public et lui donner sur le service tous les renseignements qu'il désire. Toute parole ou acte inconvenants est sévèrement réprimé. Il est interdit aux receveurs de mouiller avec la salive les billets à remettre aux voyageurs et de fumer en service.

Les contrôleurs, receveurs et les agents assermentés portent pendant leur service un uniforme ou un signe distinctif. Il leur est interdit de le quitter.

Les agents doivent être porteurs des autorisations qui leur ont été délivrées. Les receveurs ont en sus les papiers de voiture qu'ils remettent en fin de service à l'exploitant. Ces

pièces sont à la disposition des agents de l'autorité et les fonctionnaires du contrôle.

Un registre coté et paraphé est dans chaque bureau tenu à la disposition des voyageurs pour enregistrer leurs plaintes. L'exploitant ouvre une enquête pour chacune d'elles, et le résultat en est transmis avec une copie de la plainte à la préfecture de police. Le rapport mentionne la sanction prise contre l'agent s'il y a lieu ; mais l'administration peut reviser les décisions prises par la compagnie et aviser les plaignants de la suite donnée. Le registre est à la disposition des agents du contrôle.

Pendant la durée de leur service, les contrôleurs sont tenus de rester dans les bureaux dont ils ont la surveillance. Ils présentent à l'autorité le registre dont il est question ci-dessus et renseignent les plaignants.

Dans certains bureaux, on entretient des médicaments et moyens de secours en cas d'accidents.

A la fin de chaque course, les machinistes et receveurs visitent les voitures et s'assurent que rien a été oublié. Les objets trouvés sont dans les quarante-huit heures déposés à la préfecture de police par les inventeurs ou exploitants.

La police des voitures et bureaux est assurée par les receveurs et contrôleurs. Des prescriptions spéciales interdisent aux voyageurs les faits suivants : entrer dans les voitures avant son tour lorsqu'il existe au point d'arrêt des numéros d'ordre ou des barrières, occuper un emplacement non destiné aux voyageurs, gêner la circulation aux endroits réservés au service, monter en surnombre dans les voitures, monter ou descendre autrement que par les portes, passer d'une voiture dans l'autre, se pencher en dehors et rester debout sur les impériales, fumer dans les compartiments, cracher sur les parquets, tenir de la plate-forme des chiens en laisse, se servir du signal d'alarme, ou manœuvrer les appareils et signaux réservés au receveur sans motif, rester dans les voitures au terminus.

Toute personne non autorisée ne peut prendre place sur la plate-forme du machiniste.

Des agents assermentés constatent les infractions aux lois et règlements en matière de tramways.

En cas d'accident de personnes ou matériel important ou encore explosion quelconque, avis en est immédiatement adressé par la compagnie à la préfecture de police ainsi qu'à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à l'ingénieur et à l'ingénieur inspecteur chargés du contrôle des voies ferrées d'intérêt local.

L'appareil avarié ses fragments ou ses pièces ne doivent être déplacés qu'après accord avec le commissaire de police, ni dénaturés avant la clôture des enquêtes.

L'exploitant est tenu d'aviser immédiatement le service du contrôle des changements apportés aux services et horaires, des retards de plus d'un quart d'heure et d'une façon générale de tous les incidents notables d'exploitation ou avaries survenues au matériel fixe ou roulant. En cas de tentative criminelle sur la voie ferrée, la compagnie avertit en outre le Ministre des Travaux publics et le procureur de la République. Les exploitants doivent enfin déclarer à la préfecture de police l'état civil du représentant de l'entreprise, la raison sociale, le siège de ses établissements, dépôts et garages. Les règlements d'exploitation sont soumis à l'approbation du préfet de police. Lorsque le service est exploité en régie directe, l'administration exploitante est soumise aux mêmes obligations et droits.

SECTION III

LES BATEAUX

Décret du 9 avril 1883.

Ce décret réglemente la navigation pour les bateaux à vapeur sur les fleuves et rivières, canaux et étangs d'eau douce. Il prescrit les dispositions suivantes :

Aucun bateau à vapeur n'est mis en service sans permis de navigation. La demande en est adressée au Préfet du département du point de départ. Cette demande porte les renseignements suivants : nom du bateau, dimensions, tirant à vide et en charge, sa charge maxima en tonneaux de 1.000 kilogrammes, les nom et domicile du vendeur des chaudières ou leur provenance, la capacité et la surface de chauffe, le numéro du timbre indiquant la pression maxima, le numéro d'ordre des chaudières la puissance en chevaux-vapeur des machines, le service auquel le bateau est destiné, les lignes qu'il doit desservir, le nombre maximum des passagers, le nombre et la capacité des récipients du bord, un dessin des chaudières. La demande est ensuite envoyée par le préfet à la commission de surveillance.

Celle-ci visite le navire et s'assure qu'il est bien construit, qu'il a une stabilité suffisante et que toutes précautions ont été prises notamment en cas de service de passagers, que les chaudières et récipients ont été soumis aux épreuves réglementaires et possèdent les moyens de sûreté prescrits, enfin qu'il ne présente aucune cause particulière de danger. La commission assiste à un essai du bateau dont elle établit le programme, dresse procès-verbal de ses observations, l'envoie au préfet avec ses propositions.

Le préfet dans les huit jours suivant les conclusions de la Commission délivre, surseoit à la délivrance ou refuse les

permis de navigation. Il notifie sa décision motivée au demandeur qui peut en appeler au Ministre des Travaux publics. Si la décision du préfet est motivée par l'état d'une chaudière, le ministre statue après avis de la Commission centrale des machines à vapeur.

Le permis de navigation porte les renseignements suivants : le nom du bateau et celui de son propriétaire, les dimensions du bateau, son tirant d'eau à vide et en charge, sa charge en tonnes, la hauteur de la ligne de flottaison, la capacité et la surface de chauffe des chaudières, le numéro du timbre exprimant la pression maxima, la puissance des machines en chevaux, le nombre, la définition des soupapes de sûreté et les conditions qu'elles doivent satisfaire, le service auquel est destiné le bateau et le trafic à desservir, les escales s'il y a lieu et enfin le nombre maximum des passagers.

Le permis n'est plus valable et doit être renouvelé en cas de changement dans les énonciations ci-dessus par suite de modification ; le renouvellement a lieu dans les mêmes formes que la délivrance. Le permis peut être suspendu ou révoqué dans certains cas.

Les chaudières à vapeur employées sur les bateaux subissent deux épreuves : l'une chez le constructeur par la commission de surveillance des appareils à vapeur du département, l'autre à bord par la commission de surveillance. Cette commission éprouve également les chaudières venant de l'étranger avant et après leur installation sur le bateau.

La deuxième épreuve peut ne pas avoir lieu si le préfet en juge ainsi après avis de la commission, si la chaudière n'a subi aucune modification ou avarie depuis la première épreuve.

L'épreuve est renouvelée en cas de modification ou réparation importante et lorsqu'il y a lieu d'en suspecter la solidité. Les épreuves se succèdent tous les deux ans environ pour les bateaux à voyageurs, et tous les quatre ans au plus

pour les bateaux à marchandises, remorqueurs, etc. Le propriétaire doit lui-même demander la mise à l'épreuve avant la fin de ces délais.

Au cours de l'épreuve les chaudières supportent une pression hydraulique supérieure à celle qui ne doit pas être dépassée en service.

La pression est égale à celle indiquée par le timbre pour les chaudières neuves refondues ou remises à neuf, mais elle n'est pas inférieure à un demi-kilogramme ni supérieure à six.

Dans le cas de l'épreuve à bord et pour les épreuves suivantes la surcharge d'épreuve est égale à la moitié de la pression indiquée par le timbre et au moins un quart de kilogramme et au plus trois kilogrammes. S'il y a constatation sur la quotité, le préfet statue sur avis de la Commission. Cette pression est maintenue sur toutes les parties à visiter pendant la durée de la visite. Le propriétaire fournit les appareils et la main-d'œuvre. Lorsque l'épreuve a été satisfaisante l'agent chargé d'y procéder appose un timbre indiquant en kilogramme par centimètre carré la pression que la vapeur ne doit pas dépasser. Le timbre est poinçonné et porte trois chiffres : le jour, le mois et l'année de l'épreuve.

L'épreuve d'ensemble n'est pas exigée pour une chaudière dont les parties éprouvées sont réunies entre elles par des tuyaux placés sur tout leur parcours hors du foyer et des conduits de flammes et dont les joints sont facilement démontables.

Chaque chaudière est munie de deux soupapes de sûreté qui laissent échapper la vapeur lorsque celle-ci a atteint la pression maxima fixée par le timbre. Chaque soupape doit pouvoir seule effectuer le travail, mais le constructeur peut en mettre un plus grand nombre. Les chaudières sont munies d'un manomètre en bon état indiquant en kilogramme la pression effective de la vapeur dans les chaudières. Une marque apparente est portée sur l'échelle du manomètre.

Cette marque indique le niveau de pression à ne pas dépasser. Il existe pour chaque chaudière deux systèmes d'alimentation et chacun d'eux doit être capable de suffire aux besoins de la chaudière. L'un d'eux doit d'ailleurs fonctionner par des moyens indépendants du système moteur du bateau. Chaque chaudière possède un appareil de retenue automatique placé à l'insertion du tuyau d'alimentation.

Lorsque plusieurs corps de chaudière communiquent entre eux, chaque corps est muni d'un appareil de retenue ainsi que d'une soupape ou robinet d'arrêt de vapeur placé sur la chaudière et à l'origine du tuyau de conduite.

Toute paroi en contact sur une face avec la flamme doit être baignée d'eau sur l'autre et cette eau doit toujours avoir une hauteur de dix centimètres au-dessus du point qui serait le plus susceptible de voir cette hauteur diminuée pour une quelconque raison. Cette disposition ne s'applique ni aux surchauffeurs distincts de la chaudière, ni aux surfaces peu étendues et qui ne peuvent pas rougir même lorsque le feu est à son maximum, ni enfin aux générateurs à production de vapeur instantanée.

Sur chaque chaudière sont posés deux appareils indiquant le niveau de l'eau. Ces appareils sont indépendants l'un de l'autre. L'un est un tube de verre et l'autre un système à trois robinets.

Sont également soumis à épreuve les récipients d'une capacité supérieure à cent litres au moyen desquels les matières sont chauffées à la vapeur fournie par un générateur distinct lorsque leur communication avec l'atmosphère comporte des moyens ayant une pression effective notable. La surcharge d'épreuve à appliquer à ces appareils doit être égale à la moitié de la pression effective qu'ils doivent supporter sans excéder quatre kilogrammes par centimètre carré. Les récipients sont munis d'une soupape de sûreté. Les mêmes dispositions sont appliquées aux réservoirs où est emmagasinée de l'eau à

haute température qui doit fournir ensuite un dégagement de vapeur ou de chaleur.

L'emplacement réservé aux machines sur les bateaux doit permettre le service et la visite de ceux-ci. Les soutes à charbons doivent être séparées des chaudières et le personnel mis à l'abri des accidents pouvant résulter de l'approche des parties mobiles du mécanisme.

La salle des machines doit être séparée de celles réservées aux passagers par des cloisons de tôle ou revêtues de tôle. Les parois et le plancher de la cuisine ainsi que le plancher de la forge en sont de même revêtus.

Le pont du bateau est garni d'un garde-corps spécial assurant la sécurité des passagers. Les ouvertures faites au-dessus des machines sont pourvues d'un grillage lorsqu'elles ne sont pas fermées habituellement par un panneau plein.

Les bateaux à voyageurs qui n'accostent pas partout à des quais et pontons sont munis d'escaliers mobiles.

Les tambours des bateaux à aubes sont munis de défenses en fer pour empêcher les embarcations de s'engager dans les roues. Il est installé sur les bateaux un support pour la cheminée si celle-ci n'est pas en équilibre dans toutes ses positions.

La ligne de flottaison est indiquée sur tout le pourtour de la carène en conformité des spécifications du permis de navigation. Le nom du bateau est porté très apparent sur les côtés. Enfin sur chaque bateau à vapeur se trouvent au moins deux ancres chaînées et des amarres, un canot, deux bouées et une hache à proximité, une échelle de corde, une cloche d'avertissement, une boîte de secours et un manomètre et des tubes de rechange. Sur proposition de la Commission de surveillance, le préfet peut dispenser les propriétaires de navires d'avoir à bord un certain nombre de ces agrès.

Le personnel du bateau comprend : un capitaine, des marinières, un mécanicien et des chauffeurs, mais ces derniers peuvent ne pas exister si le préfet l'autorise. Les capi-

taines et les mécaniciens doivent posséder les certificats de capacité exigés pour la profession.

Les dispositions nécessaires pour éviter les accidents à l'arrivée et au départ des bateaux sont prises par les préfets et, en cas de concurrence entre les entrepreneurs, ils fixent les heures de départ et d'arrivée. Les ponts mobiles qui peuvent être nécessaires pour le débarquement des passagers, ont au moins quatre-vingts centimètres de largeur et sont pourvus de garde-corps.

Chaque fois qu'il est possible, les bateaux à vapeur ont un lieu de stationnement différent des autres et chaque entreprise peut avoir son emplacement particulier.

Pour chaque localité, et lorsqu'il existe des batelets servant à l'embarquement et au débarquement des passagers, le préfet prend un arrêté qui détermine les conditions que ces petits esquifs doivent remplir, le personnel de bord, et le nombre de voyageurs qu'ils sont au maximum susceptibles de transporter. Le permis de service est délivré par le maire. Lorsque le service de ces embarcations est dangereux, le préfet peut en interdire l'emploi.

Aucun navire ne quitte son appontement par temps de glace ou de brouillard sauf autorisation de la police locale. Le préfet peut interdire entre certains points la navigation de nuit. Il fixe la hauteur à laquelle toute navigation cesse en temps de crue.

Lorsque deux bateaux vont en sens inverse et se croisent, le bateau descendant ralentit, et chacun d'eux serre à droite, sauf exceptions et cas spéciaux. Si l'intervalle entre les deux bateaux est inférieur à quatre mètres, le montant s'arrête et attend que le descendant ait doublé le passage. Dans les rivières à marée, le bateau qui vient avec le flot est considéré comme descendant.

Lorsque les deux bateaux vont dans le même sens, le premier serre à droite, le deuxième à gauche, si la passe est franchissable, sinon le deuxième ralentit son allure jusqu'à ce

que la passe soit franchie. Des arrêtés désignent ces passages où il est interdit de croiser ou dépasser.

Les limites en sont indiquées sur place d'après les arrêtés préfectoraux. Les préfets fixent les précautions à prendre à proximité des ouvrages d'art.

Les capitaines ne doivent pas manœuvrer de façon telle qu'ils gênent la circulation des autres bateaux. Les bateaux naviguant de nuit sont éclairés dans les conditions prescrites. En cas de brouillard, la vitesse est réduite et la cloche du bord tinte continuellement.

Lorsque l'embarquement et le débarquement des voyageurs ont lieu au moyen de batelets, la machine du bateau est arrêtée pour assurer la sécurité de l'accostage et les batelets sont amarrés au bateau. La marche ne reprend que lorsque les bachots se sont éloignés suffisamment.

Lorsqu'un capitaine a connaissance d'un fait susceptible de compromettre la sûreté ou la liberté de la navigation, il doit en faire part aux agents de la navigation.

Les dispositions suivantes concernent les passagers : il leur est interdit, sauf permission spéciale, de s'introduire dans la chambre des machines. Ils ont à leur disposition à bord un registre coté et paraphé par un membre de la commission de surveillance, et destiné à enregistrer les plaintes qu'ils auraient à formuler ainsi que les faits que le capitaine juge utile de faire attester par les voyageurs. Ce registre est communiqué sur leur demande aux agents de surveillance de la navigation. Enfin, dans toute salle où les passagers sont admis, il est affiché un exemplaire du décret de 1883, et un tableau portant l'emplacement des escales, le nombre maximum des passagers, et les tarifs.

La surveillance des bateaux à vapeur est effectuée dans chaque département par des commissions dont les membres et le président sont nommés par le ministre sur proposition du préfet et avis de l'ingénieur en chef de la navigation. Ces commissions se composent de trois à sept membres pris

parmi les ingénieurs des mines et des ponts et chaussées pour les deux tiers, et les personnes pour l'autre tiers. Le président à voix prépondérante : les commissions nomment leur secrétaire. Il peut en outre leur être adjoint un garde-mines ou un conducteur des ponts et chaussées.

Les commissions font subir les épreuves et essais ainsi que toutes les visites à bord. Les membres peuvent faire des visites individuelles. L'action des commissions s'étend sur tous les bateaux qui circulent dans leur ressort. Tout propriétaire de bateaux à vapeur doit tous les ans provoquer la visite du navire par la commission. Quinze jours avant l'expiration de l'année, il adresse au préfet une demande dans laquelle il précise le jour à partir duquel le bateau est à la disposition de la commission. Le préfet en donne récépissé. La commission mentionne sa visite sur un registre coté et paraphé. Ce registre est communiqué sur leur demande aux agents de surveillance.

La commission adresse au préfet procès-verbal de sa visite avec ses propositions. Le préfet, sur le vu de cette pièce, prescrit les réparations nécessaires et peut même suspendre le permis de navigation jusqu'à exécution complète. Si par suite de l'inexécution des règles sus-exposées, le préfet révoque le permis, il en rend compte au ministre.

La surveillance des bateaux à vapeur est encore exercée par les ingénieurs des mines et des ponts et chaussées, les garde-mines, les conducteurs et les autres agents des ponts et chaussées et des mines, les maires, commissaires de police, les officiers de port et les inspecteurs et agents assermentés de la navigation.

Le transport à bord est gratuit pour les membres de la Commission et les agents désignés par le préfet.

En cas d'avaries graves, la police locale peut suspendre la marche du bateau. Elle en informe le préfet. En cas d'accident de personnes ou d'accident grave au matériel, le propriétaire ou le capitaine prévient la police locale et le préfet qui

en donne avis à la commission. Son délégué visite les appareils, en constate l'état et recherche les causes de l'accident. Il dresse un rapport qui est transmis au préfet et s'il y a mort ou blessures, au procureur de la République.

En cas d'explosion, rien ne doit être touché sur le bateau avant la constatation par la commission.

Toutes les conditions exposées ci-dessus s'appliquent aux chaudières autres que celles nécessaires à la propulsion du bateau ainsi qu'à celles des bateaux stationnaires.

Le ministre peut accorder dispense des prescriptions sus-exposées sur avis de la Commission centrale des machines à vapeur lorsque cette dispense ne peut avoir d'inconvénient.

Les bateaux étrangers ou construits à l'étranger sont également soumis aux dispositions du décret, mais le ministre peut par arrêté et sur avis de la commission centrale des machines à vapeur prononcer l'équivalence des formalités accomplies à l'étranger et des diplômes délivrés avec ceux exigés par le décret de 1883.

Lorsqu'il existe des associations de propriétaires d'appareils à vapeur, le ministre peut sur demande du représentant de ces associations dispenser les Commissions locales de prescrire des visites mais les attributions des services de surveillance restent les mêmes en matières d'épreuves ou d'accidents. Chaque associé doit présenter un certificat constatant qu'il se conforme aux indications qui lui sont données.

Les bateaux qui naviguent en mer et sur les fleuves sont soumis aux deux régimes.

Les attributions des préfets sont exercées par le préfet de police dans l'étendue de son ressort.

Ordonnance de police du 30 avril 1895,

Nous n'exposerons de cette ordonnance que les dispositions qui concernent les transports en commun de voyageurs.

Lorsqu'un entrepreneur veut créer un service de transport

en commun de voyageurs, il lui est nécessaire d'obtenir avant tout une autorisation ministérielle. Pour ce faire, il adresse une demande par laquelle il indique le nombre des bateaux affectés au service, leurs caractéristiques diverses, le nombre maximum de voyageurs à admettre à bord, les points de départ et d'arrivée, les escales, les tarifs et la plus faible fréquence des départs.

Lorsque l'autorisation ministérielle a été accordée, l'entrepreneur adresse à la préfecture de police les renseignements suivants : l'heure des premier et dernier départs des terminus, la fréquence, le prix des places, les modifications du service, les voyages spéciaux.

Toutes les escales font l'objet d'autorisation qu'elles soient ou non munies de pontons.

Les bateaux de chaque entreprise sont numérotés et le numéro d'ordre est inscrit de chaque côté à l'extérieur, sur le pont et dans chaque salon. En sus des agrès prévus au décret, chaque bateau porte en outre un croc, une bâche et un ballot de mousse.

Le pont est garni de garde-corps de quatre-vingt-dix centimètres de hauteur au moins. Il est coupé suivant son axe par une barrière de même hauteur ou une rangée de banquettes doubles à dossiers communs. Le nombre des places y est indiqué. Un appareil transmetteur permet d'annoncer du pont dans les salons le nom de l'escale qui va être desservie. Les bateaux sont pourvus de cabinets d'aisances.

Les chaudières d'une même entreprise sont numérotées. L'emplacement réservé à bord à la machinerie est suffisamment grand et aéré pour que le personnel en assure convenablement le service. L'éclairage doit en être assuré jusqu'à la fin du service. Les foyers doivent être fumivores ou alimentés avec des combustibles ne dégageant pas plus de fumée que le coke.

Le bateau doit être parfaitement tenu. Aucune annonce ne doit, sur les vitres, masquer la vue. Sur les bateaux et pontons,

il est réservé un emplacement pour les affiches officielles et celles du service.

Des cantines et buvettes pourront être installées à bord sur autorisation donné par arrêté spécial.

Les capitaines et les mécaniciens doivent être titulaires du certificat de capacité de leur catégorie. Ils ne sont autorisés à conduire les bateaux assurant un service public de transport en commun de personne dans le ressort de la préfecture de police que s'ils remplissent en outre les conditions suivantes :

Les capitaines doivent avoir 23 ans révolus, savoir lire et écrire, connaître les voies où ils devront naviguer et les lois et règlements sur la navigation intérieure, accomplir un stage de un mois sur les bateaux en service régulier, s'ils ont le certificat de capacité ; s'ils ne l'ont pas, le stage est de trois mois, mais le premier mois, la barre ne peut leur être confiée entre le pont d'Auterlitz et le pont Royal, enfin subir un examen pratique en marche, examen auquel procède l'ingénieur en chef de la navigation ou son délégué.

Les candidats doivent en outre présenter soit la copie légalisée d'un brevet de pilotage ou de manœuvre, de capitaine au long cours, maître au cabotage, ou de patron au bornage, soit des certificats de leurs employeurs successifs un extrait de leur acte de naissance et un certificat légalisé de bonne vie et mœurs.

Si les candidats ne sont pas titulaires du certificat de capacité, ils doivent avoir navigué un an au moins sur mer ou sur les fleuves et avoir participé souvent à la conduite des bateaux à moteurs.

Les candidats mécaniciens ne peuvent conduire les bateaux à vapeur faisant un service public de transport qu'après examen et s'ils présentent l'une des garanties suivantes :

- a) être munis du certificat de capacité ;
- b) être titulaire du brevet de mécanicien (officier) ou du

brevet pratique de la marine marchande ou encore être gradés brevetés mécaniciens de la marine nationale ;

c) être matelots brevetés mécaniciens ou élèves non munis du certificat de capacité, mais avoir navigué un an au moins sur mer ou rivières et avoir été employés souvent comme chauffeurs ou aides mécaniciens.

Tous les candidats doivent avoir au moins 22 ans. Ils doivent produire un extrait d'acte de naissance et un certificat légalisé de bonne vie et mœurs. Ceux des deux premières catégories présentent en outre une copie légalisée de leur brevet ou certificat ; ceux de la troisième catégorie, soit une copie légalisée de leur brevet et un état de services, soit les certificats de leurs employeurs successifs.

Les candidats des deux premières catégories font un stage de quinze jours, ceux de la troisième subissent un examen préparatoire dans une salle de chauffe et de machines et font un stage de deux mois. Les examens devant l'ingénieur en chef des mines ou son délégué sont passés à l'issue du stage.

Les propriétaires de bateaux adressent au préfet de police les noms des élèves capitaines et mécaniciens désignés pour être mis en stage ainsi que ceux des bateaux à bord desquels ils naviguent.

Le capitaine a autorité sur tout l'équipage. Il commande les manœuvres et en est responsable. Il ne peut quitter la barre qu'aux terminus, après l'amarrage du bateau. En semaine et les jours non fériés il peut céder la barre aux stagiaires, mais en restant à proximité. Le capitaine est placé sur un banc élevé de façon à découvrir tous les abords du bateau. Il est en communication avec le mécanicien, et a à sa portée un appareil avertisseur. Le mécanicien exécute les ordres du capitaine, et il le prévient des incidents ou accidents qui pourraient survenir.

Le chauffeur doit avoir au moins 18 ans et posséder les aptitudes à cet emploi. Il est sous les ordres du mécanicien.

Comme lui, il ne peut quitter la chambre des machines qu'aux terminus après l'amarrage.

Le marinier est âgé d'au moins 16 ans. Il doit posséder les aptitudes à cet emploi et obéir aux ordres du capitaine. Pendant la marche sa place est sur le pont. Il signale au capitaine les obstacles sur la route et appelle son attention au moyen d'un appareil avertisseur.

Un receveur est également à bord. Son rôle consiste à compter les voyageurs et à n'en pas admettre plus que le permis de navigation n'en fixe. Il maintient l'ordre à bord, annonce les escales, et pendant l'embarquement indique la direction du bateau et les principales stations. Il visite le bateau après chaque voyage et remet à son dépôt les objets trouvés.

Sur chaque ponton, un pontonnier est en permanence pendant la durée du service. Il aide le marinier à amarrer les bateaux et ne largue les amarres que sur l'ordre du capitaine ; il annonce l'approche et la direction du bateau. Il est interdit au personnel de fumer en service et d'interpeller les voyageurs ou les agents des autres bateaux. Les agents du pont portent un signe distinctif. Les entrepreneurs sont tenus de fournir à l'Administration les noms et adresses de leur personnel, au service actif.

Lorsque deux bateaux marchent en sens inverse, et viennent faire escale à une même station, le bateau montant ralentit et même arrête pour laisser passage au bateau descendant. Si les deux bateaux sont ensemble au débarcadère, le premier prêt à partir donne le signal avec son appareil avertisseur et part. Si les deux signaux sont donnés ensemble, le bateau montant a la priorité. Lorsque deux bateaux vont dans le même sens et desservent le même point, le dépassement est interdit dans un rayon de cent mètres des embarcadères. Celui qui est le plus en arrière ou le plus au large ralentit et laisse à l'autre la priorité. Tout bateau en station ne doit quitter celle-ci lorsqu'un autre bateau est sur le point de le

doubler pour desservir la même rive. Hors le cas de force majeure, les bateaux desservant une rive ne doivent pas se croiser avec ceux desservant l'autre.

Au passage des ponts, les bateaux marchant en sens inverse prennent des arches différentes. Lorsque cette solution n'est pas possible, le bateau montant ralentit et même arrête pour laisser passer le bateau descendant.

Toutes les fois qu'il est nécessaire d'assurer la sécurité d'une manœuvre, le capitaine ou le marinier fait retentir les signaux d'avertissement ; les bateaux en service spécial ou en haut-le-pied portent des fanions distinctifs agréés par l'administration.

Il est interdit aux capitaines de prendre des bateaux en remorque, sauf en cas de détresse des personnes qui sont à bord.

Des panneaux sont apposés à chaque station sur lesquels sont portés les renseignements suivants : nom de l'escale, prix des places, heures des premier et dernier passages à l'escale, modifications au service.

Les modifications au service sont affichées sur les bateaux et pontons. Chaque station est pourvue d'une boîte de secours, d'une bouée, d'un croc, d'un bachot et de ses agrès.

L'accostage à toutes les escales est obligatoire pour tous les bateaux ; sauf cas de force majeure. Cet accostage doit être parfaitement établi et la différence de niveau entre le plancher du ponton et le pont du bateau ne doit pas excéder 30 centimètres. La porte du bateau doit être placée vis-à-vis de celle du ponton. Le pontonnier et le marinier amarrent ensuite le bateau à l'avant et à l'arrière. L'accostage ne doit pas être trop violent. Les portes des deux embarcations ne sont ouvertes que pendant la durée du débarquement et celle de l'embarquement des voyageurs et seulement après amarage complet. Au cas où un écart supérieur à 10 centimètres viendrait à se produire entre le ponton et le bateau, l'embarquement ou le débarquement serait suspendu, et les amarres

resserrées. Quand l'embarquement est terminé, le receveur ferme les portes du ponton et donne le signal de départ. Il ne ferme la porte du bateau près de laquelle il se tient qu'après l'embarquement du marinier. Le capitaine ne doit pas partir avant le signal du receveur.

En cas d'influence de voyageurs, l'accès des pontons est interdit et le public prend son tour hors des passerelles, sur la berge. Tout voyageur contrôlé pour un bateau et qui refuse d'embarquer doit se placer à la suite des voyageurs qui attendent à terre et non en tête.

Les bateaux sont éclairés la nuit. Ils portent à babord un feu rouge, à tribord un feu vert, deux feux blancs à l'avant et deux feux rouges à l'arrière placés sur la même ligne horizontale.

Les feux des cabines ne doivent pas être visibles de l'avant ou de l'arrière dans l'axe du bateau. Les numéros d'ordre sont éclairés de manière à être vus de la rive. Les bateaux en haut-le-pied n'ont à l'avant et à l'arrière qu'un seul feu allumé.

Le capitaine donne l'ordre d'éclairer à bord. Si l'éclairage est électrique, il est entretenu par le mécanicien, si non, l'entretien incombe au receveur qui supplée également au défaut d'éclairage électrique.

Dès la chute du jour, les stations, les pontons et leur abords sont éclairés pendant la durée du service. Les pontons sont signalés par un feu vert placé vers le large et visible d'amont et d'aval. L'épaule de chaque ponton est en outre éclairée par un feu blanc du côté où le bateau se présente. Les panneaux et cabines des pontons sont également éclairés ainsi que les seuils et passerelles.

L'éclairage des bateaux et pontons ne peut être assuré au moyen d'appareils à essence minérale qu'en vertu d'une décision du ministre des Travaux publics.

Un registre de réclamations est, sur chaque ponton, à la disposition du public. Les receveurs et pontonniers y con-

signent les incidents de service. Les réclamations sont transmises en copie dans les vingt-quatre heures par les entrepreneurs à l'ingénieur en chef de la navigation, ainsi que les noms des agents signalés.

Il est interdit aux passagers de causer au capitaine, de pénétrer dans les parties du bateau réservées au service, de manœuvrer les portes des bateaux et pontons, de faire passer les bras ou des objets par les fenêtres des salons, de s'asseoir sur les lisses, monter sur les bancs et capots, stationner dans les escaliers et les obstruer, de fumer dans les salles des bateaux et pontons, stationner sur les passerelles ou en obstruer l'entrée, troubler l'ordre à bord ou sur les embarcadères ou leurs abords et y jouer, introduire à bord des chiens non tenus en laisse, enfin monter sur les écores et les chaînes des pontons. Il est interdit aux colporteurs et aux ambulants d'exercer leur industrie sur les bateaux, les pontons et leurs abords. L'accès des bateaux est interdit aux voyageurs en état d'ivresse ou porteur de colis susceptibles de salir, gêner ou incommoder les voyageurs.

Toute personne qui ne se conforme pas au règlement peut être débarquée. Le receveur peut requérir l'intervention des agents de police en service aux escales.

En cas d'urgence, les entrepreneurs et leur personnel doivent se conformer aux prescriptions des inspecteurs de la navigation. Tout ordre donné est signalé au préfet de police et confirmé par écrit.

Enfin, les dispositions exposées dans ce chapitre sont affichées en permanence dans les cabines des bateaux et des pontons.

CHAPITRE VI

ORGANISATION INTÉRIEURE DES SORTIES DE LA S.T.C.R.P.

Organisation des divers services.

Les services de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne sont organisés de la façon suivante :

A) L'exploitation et les services techniques sous la direction du directeur général de l'exploitation et des services techniques.

B) Les services administratifs dirigés par le secrétaire général.

C) Les services généraux sous l'autorité du directeur des services généraux.

A. — La direction générale de l'exploitation et des services techniques est l'organe supérieur chargé de prendre les décisions qui doivent être exécutées par les services compétents au point de vue technique et au point de vue exploitation par la direction de l'exploitation commerciale.

Cette direction a donc sous ses ordres les services suivants pris parmi les plus importants :

Les services électriques, voie et bâtiments sous les ordres d'un ingénieur en chef et qui ont dans leurs attributions : au service électrique, l'installation et l'entretien des sous-stations et des canalisations diverses et des conducteurs aériens ainsi que la distribution de la force motrice, aux services voie et bâtiments, l'étude de l'implantation la pose,

et l'entretien des voies ainsi que les commandes de ce matériel social, la construction et l'entretien des bâtiments.

Les services de matériel et traction dont l'étude sera faite ultérieurement avec le matériel.

La direction du personnel qui s'occupe du recrutement des diverses catégories d'agents, des soins à leur donner par le service médical, des cartes de circulation, de l'administration du personnel administratif et supérieur et enfin de toutes les questions résultant de l'application du statut ou des modifications à y apporter.

Le service des approvisionnements qui entretient les divers organes de la société de tout ce qui est nécessaire à la bonne marche des services, à la fabrication et à l'entretien des matériels en service : fournitures de bureau, charbons, coke, essences et benzols, bois, fer, etc...

La direction de l'exploitation commerciale qui groupe le service du mouvement et ses trois groupes : sud, nord, est, et le service des écoles.

Le service du mouvement a dans ses attributions la circulation des voitures qui lui sont remises en bon ordre de marche par les services de traction et matériel, et tout ce qui est nécessaire à cette circulation ou en est la conséquence : confection des horaires, contrôles divers, tickets, installation des points d'arrêt.

Le groupe est une petite direction qui a sous ses ordres un certain nombre de divisions lesquelles sont formées par plusieurs dépôts. Les voitures des dépôts sont affectées à des lignes de circulation dont le trafic est surveillé par des inspecteurs assistés par des sous-inspecteurs et des chefs-contrôleurs. Au bas de la hiérarchie sont les machinistes et les receveurs dont le travail consiste pour les uns dans la conduite de la voiture, pour les autres dans la perception des prix des places. Celle-ci s'effectue par remise de numéraire en échange duquel l'agent de perception délivre un ticket

représentant la valeur du parcours à effectuer dans la classe choisie par le voyageur.

Ces deux agents sulbaternes sont surveillés par les contrôleurs. Les uns, au terminus, assurent le relevé des numéros des tickets à vendre et les départs réguliers des voitures. Les autres en cours de route surveillent à la fois les voyageurs en vérifiant les tickets et les receveurs qui sont ainsi incités à faire de leur mieux pour éviter le non-paiement du prix des places par les voyageurs indécidés. Les chefs-contrôleurs, sous-inspecteurs et inspecteurs surveillent le trafic. En circulant sur les lignes dont ils ont la charge, ils s'assurent de la régularité du trafic, de la suffisance ou de l'insuffisance des places offertes ou de leur excédent suivant que les voitures sont occupées normalement ou qu'elles sont surchargées et que des voyageurs restent aux arrêts après leur passage ou enfin que les places mises à la disposition du public sont peu occupées.

Le supérieur de l'inspecteur de ligne est un inspecteur divisionnaire, chef d'une division. C'est lui qui transmet les ordres du service du mouvement venus par l'intermédiaire du groupe. C'est à cet agent supérieur que les inspecteurs de lignes transmettent les rapports qu'ils établissent pour assurer le maintien du trafic aux besoins différents des usagers.

Le personnel est réparti sur les voitures suivant les services indiqués par l'horaire. Cette répartition est la préoccupation de l'inspecteur de dépôt qui est en quelque sorte le chef des agents de roulement du dépôt. Ils vérifient la correction de leur tenue à la prise de service, s'assurent de l'état de propreté du matériel à la sortie du dépôt, veillent au remplacement des agents défaillants pour que en tout état de cause, le service public n'ait pas à en souffrir.

Le service des écoles est chargé de l'instruction des apprentis receveurs ou machinistes. Cette instruction est donnée dans les dépôts, les voitures et sur la voie publique où les postulants apprennent à conduire les tramways et les omnibus. Cet

apprentissage est effectué sous la direction de moniteurs spécialement désignés qui inculquent aux élèves les connaissances techniques de leur nouveau métier, leur font apprendre les règlements de police et ceux de la société et les présentent à l'examen de l'inspecteur-ingénieur du contrôle des tramways ou de l'ingénieur des mines suivant qu'il s'agit de tramways ou d'autobus. Les élèves receveurs « omnibus » ne passent l'examen que devant l'inspecteur du service des Ecoles. Ce service est encore chargé de suivre les plaintes contre les agents en cours de service, et d'établir les rapports en vue de leur passage en cas de faute très grave devant le conseil de discipline.

B. — Les services administratifs placés sous la direction du secrétaire comprennent : le secrétaire général, les services des fonds et des titres, la comptabilité englobant la comptabilité générale, la comptabilité technique, les pensions, etc.

Le service du contentieux qui est chargé de suivre et de régler tant les multiples accidents qui résultent d'une circulation intensive, que les contestations qui prennent naissance dans l'essence même du service public assuré par la société.

C. — Enfin la direction des services généraux est l'organe qui prépare les décisions de l'administrateur-délégué, qui étudie les diverses propositions émanant des services et celles de l'administration, qui met au point et fait paraître les règlements qui régissent les travaux des divers services et catégories d'agents et enfin assure le contrôle général de l'entreprise.

Le personnel.

C'est le facteur d'exécution de tous les rouages sur lequel repose le bon fonctionnement du service au mieux des intérêts du public, et ce, à tous les degrés de la hiérarchie.

Ce personnel jouit d'un statut qui lui garantit sous certaines conditions la stabilité de son emploi et lui assure, moyennant

un petit sacrifice mensuel, la tranquillité de sa vieillesse après toute une vie de labeur. Les agents des Transports en commun de la région parisienne sont donc des privilégiés par rapport à la grande masse de la classe laborieuse.

Le personnel est recruté exclusivement parmi les Français et françaises. Les candidats adressent une demande et sont convoqués suivant l'emploi qu'ils désirent occuper pour assurer s'il y a lieu un examen portant sur leurs connaissances générales ou particulières à leur métier, puis ils sont présentés devant les médecins de la société. S'ils désirent un emploi de machiniste « omnibus » ou « tramways », ils sont adressés au service des Ecoles dépendant de la direction de l'Exploitation commerciale qui leur fait passer un examen spécial d'aptitude à la conduite avant de les mettre en apprentissage sur les matériels dont ils auront la charge. Cette visite est passée dans les années suivantes soit à la suite d'accidents graves, soit à intervalles réguliers pour s'assurer que l'agent possède toujours les aptitudes nécessaires à l'emploi de machiniste.

Tout postulant admis dans les cadres fait un stage d'une année au bout de laquelle il est remercié ou commissionné. Cette commission lui assure la stabilité de l'emploi qu'il exercera pendant toute sa carrière, à moins qu'il ne commette des fautes dont la gravité l'entraînerait à comparaître devant le conseil de discipline.

Il faut avoir 21 ans pour être commissionné.

La durée du travail est fixée en moyenne à huit heures par jour.

Dans le service actif, la durée du travail n'est pas immuable, mais tout service dépassant huit heures trente de travail est suivi d'un service compensateur. Les repas sont pris entre dix heures trente, et treize heures trente et seize heures trente et vingt heures trente. L'amplitude des services ne peut dépasser treize heures trente. La durée du repas est au mini-

mum d'une heure. Les agents du mouvement sont habillés au moyen d'une masse.

Tout le personnel jouit au moins de vingt-trois jours de congé payé par an et touche en sus de son salaire et de la prime de 4 % sur la recette des primes particulières à la catégorie du travail effectué : primes d'accident, d'économie de courant ou d'essence, primes horaires ou trimestrielles de bon rendement, primes de bons services, etc.

Les périodes militaires de réserve sont payées à solde entière. En dehors du personnel administratif et supérieur qui perçoit la solde entière en cas de maladie et dont une caisse de secours assure les soins médicaux et pharmaceutiques, toutes les autres catégories d'agents sont soignées gratuitement par les médecins de la société et les pharmaciens agréés par elle. Pendant les périodes de maladie, ils ont droit aux allocations suivantes :

- 1^{er} et 2^e jour : néant ;
- du 3^e au 12^e jour : demi-salaire ;
- du 13^e au 22^e jour : trois-quarts de salaire ;
- du 23^e au 365^e jour : salaire intégral.

Au 365^e jour, l'agent est présenté devant la commission de réforme qui statue sur son cas : soit réforme définitive, soit réforme temporaire.

Tous les agents jouissent d'une carte de circulation gratuite sur toutes les voitures du réseau. Ils reçoivent encore, lorsqu'ils ont charge d'âme, des indemnités dites de charges de famille dans les mêmes conditions que le personnel de la Ville de Paris.

Enfin le personnel jouit d'une retraite dans les conditions suivantes. Les agents du service actif peuvent prétendre à la retraite après 55 ans d'âge et 25 ans de service. Le montant de cette retraite est alors égal à la moitié du salaire moyen des trois années les mieux rétribuées. Il ne peut dépasser les trois quarts de ce salaire ni la somme maxima allouée comme retraite aux agents de l'Etat.

Les agents du service sédentaire bénéficient des mêmes avantages, mais il leur est nécessaire de servir trente années pour avoir droit au demi-salaire. En fait la pension est égale au soixantième des allocations servant de base à la retenue multiplié par le nombre d'années de service, le temps passé dans les services actifs comptant pour un cinquième en sus.

Si l'agent quitte la société avant d'avoir droit à la pension, l'argent qu'il a versé et les intérêts sont portés sur un livret et déposés à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, mais si la cessation du travail est due aux suites de maladie, blessures ou infirmités, et si l'agent a plus de quinze années de services, la mise en réforme est prononcée avec allocation de pension proportionnelle.

Si l'agent décède avant quinze ans de service, sa veuve ou ses orphelins reçoivent une somme égale aux versements effectués à la caisse des retraites augmentée des intérêts sans que cette somme soit inférieure à mille francs. S'il avait plus de quinze ans de service, la veuve a droit à une pension dite de reversibilité égale à la moitié de la pension à laquelle le mari aurait prétendue. Les enfants âgés de moins de seize ans ont également droit à une allocation égale à cinq pour cent de la pension du père. La pension de chacun des orphelins est portée à 10 % s'ils sont issus de mariage antérieur ou sont enfants naturels reconnus ; mais le total de la pension de la veuve et des orphelins ne peut dépasser le montant de la pension du père. La réduction est opérée s'il y a lieu sur les allocations versées aux enfants.

Si l'agent ne laisse pas de veuve la pension de reversibilité est partagée entre les enfants.

La caisse des retraites est gérée par la société des T. C. R. P. sous le contrôle d'une commission.

Le matériel.

Le matériel est l'apanage des services de matériel et de traction placés sous les ordres d'un ingénieur en chef. Ils se com-

posent de l'Atelier central, et des services de matériel et traction « omnibus » et matériel et traction « tramways ».

Son unité de base est le dépôt placé sous les ordres d'un agent appelé chef de dépôt. Le dépôt tant au point de vue « omnibus » qu'au point de vue « tramways » est un grand garage dans lequel sont remisées en fin de service les voitures mises dans la journée à la disposition de l'exploitation commerciale. Le dépôt a comme personnel des manœuvres, des ouvriers spécialistes et des aides. Ces agents sont sous les ordres des sous-chefs et du chef d'entretien. Ils exécutent les réparations peu importantes à faire aux voitures, les graissent, les visitent en détails à des dates régulières, en un mot leur assurent un bon entretien qui permet au service du mouvement de transporter les usagers. Toutes les voitures des dépôts doivent être disponibles pour l'heure de la pointe du soir. Sur la voie publique, les machinistes sont spécialement surveillés par les chefs-machinistes.

Aux terminus des lignes des agents visiteurs effectuent les petites réparations qui peuvent être nécessitées par les incidents de la route.

Enfin, lorsque les voitures ont parcouru un nombre très élevé de kilomètres, elles sont envoyées dans les ateliers de grand levage où elles sont complètement démontées, visitées soigneusement dans tous leurs organes, nettoyées, en somme remises à neuf.

Les services de matériel et traction ont une organisation analogue à celle de l'exploitation commerciale. Le chef de dépôt reçoit ses ordres de l'inspecteur divisionnaire qui, lui, est à la fois sous la dépendance du chef de groupe « exploitation » et sous celle de chef de groupe « traction ». Les chefs de groupe de chaque service sont assistés d'inspecteurs principaux qui les suppléent en cas de nécessité.

L'atelier central est le grand organisme dans lequel se fabriquent ou se montent les différentes pièces qui, réunies, constituent les omnibus et les tramways. Il est divisé en un

certain nombre d'ateliers spécialisés qui possèdent chacun des professionnels du métier qui est nécessaire à la fabrication envisagée.

Il roule environ 1.400 omnibus automobiles de tous modèles : 38 places, 48 places, autocars, voitures à un seul agent, voitures à châssis surbaissé, omnibus à trolley ainsi que environ 2.300 automotrices, 900 attelages de tous modèles. Ce matériel provenant tant des anciennes compagnies que des ateliers de la Société de Transports en Commun de la Région Parisienne. L'unification se fera probablement sur le type des motrices légères et des remorques permettant la réalisation de trains dits « symétriques » où la conduite peut-être assurée dans le sens de la plate-forme avant de la motrice, et dans l'autre sens de la plate-forme spéciale de la remorque. Ce matériel est des plus confortables.

Il existe encore environ 20 locomotives, plus de deux cents wagons tant de voyageurs que de marchandises, 2 automotrices à essence, 56 bateaux de plusieurs types qui font le dimanche les délices des amateurs de ce genre de locomotion, des pontons et deux remorqueurs. Il ne semble pas à l'heure actuelle que le matériel tramway ait tendance à augmenter en nombre. Il apparaît plutôt que l'omnibus automobile est appelé à prendre encore un plus grand développement.

Résultats de l'exploitation.

Nous ne donnerons que les résultats de l'exploitation sans tenir compte des charges financières.

Nous examinerons donc les derniers résultats connus qui sont ceux de l'exercice 1926 et donnerons une comparaison avec ceux qui ont été acquis par les anciennes compagnies ainsi que depuis 1921,

Les tramways ont effectué au cours de 1926 une recette de plus de 340 millions de francs. Les services automobiles

ont fourni plus de 195 millions de francs. les bateaux plus de deux millions et demi, les recettes diverses et accessoires et les marchandises ont rapporté plus de douze millions de francs. La recette totale s'est élevée à près de 552 millions de francs.

En face de ces recettes, les dépenses générales de l'exploitation ont dépassé de fort peu les 552 millions de francs. L'année 1926 s'est traduite par un déficit d'environ 320.000 francs.

Examinons maintenant les dépenses qui sont à la charge de cette même exploitation, et ce, sans tenir compte de la rémunération de la société.

Il en ressort que la principale dépense est représentée par les salaires. Ceux-ci constituent environ 70 % des dépenses. Entre 1921 et 1926, les dépenses de salaires y compris les primes diverses, les allocations à la caisse des retraites, les charges de famille, etc... ont plus que doublé. Les impôts également ont crû dans de fortes proportions, et le total des droits et redevances et contributions diverses est passé de quinze à vingt-quatre millions de francs.

Depuis 1920, les tramways et les omnibus ont donné les résultats approximatifs suivants :

Tramways.

Années	Kilomètres-voitures	Voyageurs transportés	Recettes
1920.....	79.600.000	605.730.000	161.243.000
1921.....	90.526.000	636.366.000	186.849.000
1923.....	99.376.000	695.000.000	208.932.000
1924.....	99.816.000	723.150.000	237.485.000
1926.....	101.860.000	689.365.000	341.135.000

Omnibus.

1920.....	22.673.000	165.986.000	50.787.000
1921.....	35.220.000	245.874.000	82.576.000
1923.....	50.271.000	337.504.000	121.813.000
1924.....	54.218.000	356.530.000	143.776.000
1926.....	53.833.000	332.453.000	195.077.000

Depuis 1921 et jusqu'en 1924, le nombre des voyageurs transportés tant par les tramways que par les omnibus n'a fait que croître. Depuis cette dernière année, les augmentations successives de tarifs et la température moins clémente ont amené un léger fléchissement dans le nombre des voyageurs transportés. Néanmoins au cours de l'année 1926, plus d'un milliard de voyageurs ont emprunté en surface tous les moyens de locomotion mis à leur disposition par le réseau. Cependant, il semble de plus en plus que la clientèle se déplace du tramway vers l'omnibus automobile qui, bien que réalisant une vitesse inférieure au tramway est cependant plus rapide en raison de sa mobilité et de sa facilité à franchir les barrages de police et les encombrements dus à l'intensité de la circulation dans Paris.

Les résultats de l'exploitation au cours des années qui vont suivre permettent d'espérer une plus-value des recettes et une diminution des dépenses. Le réseau étant maintenant complètement mis sur pied, la compression des dépenses doit être recherchée dans une meilleure utilisation du personnel pour en obtenir un rendement plus intensif, mais aussi pour diminuer le nombre très important puisque les dépenses de main-d'œuvre en constituent le poste le plus important.

CHAPITRE VII

AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DU RÉGIME ACTUEL

SECTION I

LES AVANTAGES

Pour se rendre compte des avantages que le régime actuel des transports en commun a apporté à la population de la Région parisienne, il est nécessaire de voir dans quelle situation se trouvaient les réseaux à la fin de la guerre. Le matériel tramway avait roulé à plein rendement. L'entretien avait été ce qu'il pouvait être à une époque où toutes les ressources de la nation étaient à la seule disposition de la défense nationale. Les rails avaient atteint presque partout la limite d'usure, et leur remplacement nécessitait des dépenses considérables que les tarifs en vigueur et l'importance du trafic ne permettaient pas de couvrir. Des comptes spéciaux avaient dû être établis entre les autorités concédantes et les concessionnaires pour permettre la continuation des exploitations. Le coût de la vie augmentant, les réclamations du personnel se faisaient de plus en plus pressantes. L'économie des contrats de 1910 était complètement bouleversée. Le rachat des concessions s'imposait, et avec lui, la mise des réseaux sous une direction unique.

Celle-ci s'est mise à l'œuvre dès le début de l'année 1921. Elle a réglé la question du personnel en lui assurant avec un statut un salaire adéquat à sa situation. Elle a entrepris la

réorganisation du réseau et sa remise en état. Pour satisfaire à ces deux nécessités, il fallait de l'argent, mais avant il fallait savoir exactement quels travaux allaient être exécutés et leur ordre d'urgence.

Aussi, après étude, il a été décidé qu'un certain nombre de lignes de tramways concédées et non construites, et qui n'auraient été que le doublement de lignes existantes seraient abandonnées, que d'autres seraient remplacées par des omnibus dont les frais de premiers établissements sont beaucoup moins élevés, enfin que d'autres encore que les nouveaux courants de circulation imposaient seraient créées. Pour réaliser ses réformes, il fallait mettre sur pied du matériel nouveau, reviser le matériel en service, mettre à la réforme celui dont la réparation eut entraîné trop de frais pour le service que les voitures pouvaient assurer, construire les voies nouvelles nécessaires, achever la construction des voies en caniveau des lignes maintenues, remettre en état les voies existantes et qui n'étaient pas désaffectées et sur lesquelles la circulation devenait de plus en plus intense enfin rétablir le réseau omnibus concédé et l'augmenter suivant les besoins.

Lorsque l'ordre de grandeur des dépenses a pu être envisagé environ cinq cents millions de francs, l'administration préfectorale a mis le 13 juillet 1921 à la disposition des T. C. R. P. une somme de cent millions de francs provenant d'un emprunt réalisé en 1920 par le département au taux de 7 %. Cette somme a permis de commencer les remises en état les plus urgentes, de construire un certain nombre de tramways et d'omnibus. Il restait à trouver une somme de quatre cents millions de francs. Celle-ci ne pouvait être réunie qu'au moyen d'un emprunt. Cet emprunt a fait l'objet d'une délibération du conseil général du 24 décembre 1921, approuvé par décret du 14 janvier 1922. Il ne pouvait avoir lieu sur le marché intérieur en raison d'une part de la cherté du loyer de l'argent en 1922, et d'autre part de l'opposition du ministère des

Finances qui ayant besoin pour son compte des ressources de la nation désirait les conserver pour ses emprunts successifs.

Les ressources ont dû être recherchées sur les marchés étrangers et l'emprunt a été émis en livres sterling à Londres et en dollars à New-York. La somme réalisée à Londres et transformée en francs s'est élevée à environ 238 millions de francs ; celle qui a pu être réunie à New-York a fourni environ 128 millions de francs, soit au total 366 millions de francs.

Cette opération allait, dans les années suivantes, augmenter considérablement les charges financières de l'entreprise au fur et à mesure de la mise à la disposition du réseau des fonds d'emprunt. Contractés en monnaies étrangères, les revenus et l'amortissement étaient payés aux souscripteurs avec la même monnaie.

Néanmoins, cette mesure a permis le développement du réseau départemental et a donné à la population parisienne un service de transports relativement rapide, confortable et à des prix raisonnables.

SECTION II

LES INCONVÉNIENTS

Mais le beau programme mis sur pied ne comprenait que les lignes dont la nécessité était évidente, malgré le déficit qu'elles pouvaient entraîner. Desservie dans de bonnes conditions, la population a voulu autre chose : réseau départemental, chacun s'est figuré qu'il devait avoir à sa porte la voiture qui devait le mener à sa destination habituelle. Les électeurs ont fait part de leurs desiderata à leurs élus, et petit à petit, un certain nombre de lignes électorales sont venues grever lourdement le budget des transports. Des discussions nombreuses ont eu lieu au sein des commissions du Conseil

général en vue de diminuer le déficit du réseau, mais aucun élu n'a voulu sacrifier les lignes inutiles qui desservent son quartier.

L'emprise d'assemblées délibérantes sur les entreprises industrielles est une cause de gêne continuelle pour leur bon fonctionnement. Les modifications à apporter à la contexture du réseau restent souvent de longs mois en discussion devant les commissions et lorsque les décisions sont enfin prises, elles ne correspondent plus à la nécessité qui les a fait naître, ou ne donnent pas les résultats que l'on pouvait légitimement en escompter. D'autres fois encore, la solution prise n'a aucun point commun avec la proposition primitive.

Dans un autre ordre d'idées, la suppression de la concurrence entre les compagnies a fait qu'aucune action très hardie n'a été entreprise en vue d'adopter les transports aux conditions nouvelles de la circulation et les mesures qui ont été prises à ce sujet suivent les événements et ne sont réalisées que sous leur pression.

CHAPITRE VIII

L'AVENIR DES TRANSPORTS EN COMMUN A LA SURFACE

Le développement tentaculaire de la grande ville qu'est Paris a non seulement débordé dans tout le département de la Seine mais dans une grande partie des départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. Aussi la question des transports doit-elle être traitée différemment :

- 1° dans Paris ;
- 2° en banlieue proche ;
- 3° en grande banlieue.

SECTION I

DANS PARIS

La circulation des voitures de plus en plus intense dans la capitale fait que les services de police demandent instamment la disparition des tramways dans un certain périmètre autour du centre. C'est ainsi que les voies de tramways situées rues du Quatre Septembre et Réaumur ont été désaffectées et les services remplacés par des lignes d'omnibus venues de la banlieue. Il est donc à présumer que d'autres lignes de tramways seront petit à petit vouées à la même disparition. Il y a, de plus, lieu de tenir compte de la concurrence de plus en plus grande exercée par le métropolitain.

Bien que l'embarras de la voie publique par voyageur

transporté soit très inférieur dans les tramways à ce qu'il est dans les automobiles de place ou privées, il n'est pas moins vrai que le tramway et sa remorque sont une gêne pour la circulation générale du fait qu'un tramway ne peut être doublé à gauche, que les voitures doivent obligatoirement s'arrêter aux points d'arrêt pour laisser les voyageurs monter ou descendre du tramway et gagner le trottoir.

Il semble donc dans Paris que les lignes de tramways doivent dans un temps relativement court être remplacées par des lignes d'omnibus, dont la circulation est plus souple.

Mais quel genre de voitures doit-on mettre en service ? Seront-elles à petite, moyenne ou grande capacité ? Confiées à un seul ou à deux agents ? Les voitures doivent-elles stationner au centre de Paris, ou faut-il établir les terminus uniquement aux portes de Paris ?

Le simple bon sens permet de répondre à ces diverses questions, le procédé le plus simple consisterait à mettre en service des voitures à grande capacité conduite par un seul agent, mais cette mesure nécessite d'une part l'application du tarif et de la classe uniques, quelle que soit la distance parcourue et, la mise en service d'appareils distributeurs de tickets dans les voitures, d'autre part.

Ce procédé diminuerait les charges de personnel qui grèvent l'exploitation. Si le tarif demandé n'est guère supérieur à celui de la deuxième classe du Métropolitain, il serait susceptible de permettre de concurrencer ce dernier mode de transport, et d'amener au réseau départemental une clientèle nouvelle. En effet, l'omnibus automobile, bien que moins confortable que le tramway, jouit au près du public d'une préférence très marquée. Il paraît également nécessaire de faire disparaître le plus possible les terminus placés au centre de Paris, et par une réorganisation appropriée joindre deux barrières situées à deux extrémités de la capitale, ce qui offrirait au public de plus grandes facilités de transport. Cette mesure

peut être facilement réalisée par la jonction ou le prolongement de lignes existantes.

SECTION II

EN BANLIEUE

Comment se pose pour la banlieue proche et déjà exploitée par les tramways la question de l'avenir ?

En prenant comme base ce qui vient d'être dit pour Paris, les tramways de pénétration seraient supprimés, et toutes les lignes seraient arrêtées aux barrières. Le trafic en banlieue n'est en fait intense qu'entre 6 heures et 9 heures dans le sens Paris, et 17 et 20 heures dans le sens banlieue. Il est à peu près nul entre 9 heures et 11 heures et 14 et 17 heures. De 11 à 14 heures, il offre dans les deux sens une certaine animation. Ceci n'est évidemment que pour le service de semaine ; le trafic, le dimanche et les jours de fête, est tout autre.

En conséquence, la desserte de la banlieue proche doit à l'avenir être assurée par des trains à trois ou quatre voitures pendant les heures de service intensif, par des voitures seules à fréquence réduite pendant les heures creuses, et par des trains de deux voitures à fréquence moyenne à l'heure du déjeuner.

Ici l'omnibus automobile n'est pas susceptible de supplanter le tramway. D'une part, la vitesse du tramway est généralement supérieure à celle de l'omnibus puisque les encombrements de circulation sont à peu près nuls ; d'autre part, la capacité de transport des tramways et surtout des trains ne se compare pas à celle des autobus ; enfin, la dépense de traction des tramways est très inférieure à celle des omnibus automobiles.

SECTION III

EN GRANDE BANLIEUE

Ici, la question se pose de tout autre façon. Il faut surtout aller très vite. C'est de cette vitesse de marche que dépend en partie la réussite du projet du plus grand Paris, si l'on veut faire de la zone comprise entre 8 et 30 kilomètres des fortifications une zone de peuplement dans laquelle se retireront les travailleurs après leur journée finie. Théoriquement la question est fort simple. Sa réalisation soulève des difficultés de tous ordres dont les principales sont l'organisation administrative de la région parisienne et la question financière.

Au point de vue administratif, telle décision prise par le département de la Seine n'a aucune valeur dans les départements limitrophes. Son application nécessite dans les autres départements les mêmes formalités et la même perte de temps qui en ont été la conséquence dans le département de la Seine. Il est donc absolument indispensable de supprimer le département de Seine-et-Oise et d'agrandir le département de la Seine.

Actuellement, c'est le département de la Seine qui supporte seul le déficit du réseau alors que nombreuses communes de Seine-et-Oise jouissent de cette commodité.

L'avenir appartient donc ici au chemin de fer électrique sur plate-forme indépendante pour pouvoir obtenir la vitesse maxima compatible avec les besoins du trafic. En dehors des lignes électriques, les gares devraient être reliées transversalement par des lignes d'omnibus qui amèneraient les usagers aux gares. Pour réaliser ce programme il serait nécessaire d'avoir à la disposition des fonds considérables.

L'avenir des transports en commun en surface dans la région parisienne peut se résumer ainsi : dans Paris, omnibus automobiles, en banlieue, tramways et enfin en grande ban-

lieux chemins de fer électriques avec omnibus automobiles rabatteurs.

L'exposé qui vient d'être fait permet de se rendre compte des difficultés dans lesquelles se meut l'entreprise des transports à Paris. Si certaines des prescriptions édictées ont une très grande utilité et sont mêmes nécessaires, d'autres au contraire, sont une gêne pour l'exploitation et vont à l'encontre du but que l'autorité se proposait de poursuivre en les mettant en vigueur.

Peut-être les nouvelles lois sur les voies ferrées d'intérêt local et surtout les décrets pris pour leur application seront-ils inspirés d'un esprit plus large et plus réalisateur pour le plus grand bien de la population appelée à se servir de moyens de transport plus perfectionnés.

Vu : le Président de la thèse
BERTHÉLEMY.

Vu : Le Doyen,
BERTHÉLEMY.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY.

TABLE DES MATIERES

	Pages
Avant-propos.....	7
Historique.....	9
Les Statuts de la S. T. C. R. P.....	18
Situation de la S. T. C. R. P. vis-à-vis du Département de la Seine.....	22
Analyse de la loi du 31 juillet 1913.....	24
Analyse du décret du 26 juin 1915 sur la règle et l'affermage des réseaux.....	46
La Convention d'affermage du 22 décembre 1920.....	58
Cahier des charges des omnibus automobiles.....	82
Cahier de charges des tramways.....	92
Dispositions du Code de la route relatives aux entreprises des transports en commun.....	105
Ordonnance de police du 10 juillet 1900 complétée et mo- difiée par ordonnances postérieures.....	112
Loi du 15 juillet 1845.....	112
Décret du 11 nov. 1917 (police secrète, exploitation de V. F. I. L.).....	115
Ordonnance de police pour l'approbation du décret de 1917.....	135
Décret du 9 avril 1883 sur les bateaux.....	150
Ordonnance de police du 30 avril 1895 sur les bateaux....	158
Organisation intérieure de la S. T. C. R. P.....	166
Statuts du personnel.....	169
Le matériel.....	172
Résultats comparés de l'exploitation.....	174
Critique du régime actuel.....	177
Avenir des transports en cours à Paris et en banlieue.....	179

8523. — Imp. Jouve et Cie, 15, rue Racine, Paris. — 10-1928
